

Mehr Geld für den Fernstraßenbau

Vom Wenigen das Meiste

Die Ampel hat den Haushaltentwurf 2025, die Finanzplanung bis 2028 und eine Wachstumsinitiative beschlossen. Darlehen für Deutsche Bahn und Autobahn GmbH sind neue Ansätze.

Das besondere Bild

Gute Laune am Nürburgring

Heiße Rennen: Mitte Juli fand wieder der Truck-Grand-Prix statt. Das junge Publikum feierte am FERNFAHRER-Showtruck.

Kommentar

Mehr Straßenbau, weniger Bürokratie

Mehr Geld für die Straße ist eine gute Nachricht. Eine schneller Erleichterung bringt hoffentlich die Wachstumsinitiative.

Hintergrund

Profitabilität steigern

trans aktuell-Symposium zum Thema Stückgut am 21. August bei Rhenus: Trends, Sendungsmaße, Digitalisierung.

Hintergrund

Leben mit dem Brücken-Chaos

Brücken-Notstand in Deutschland am Beispiel der Rahmede-Talbrücke – Spediteur Marc Simon berichtet.



Politik und Wirtschaft

Gemeinsam Druck machen

Verbände aus Bayern und Tirol fordern Änderungen, um den Alpentransit zu verbessern. Ansetzen wollen sie beim Lkw-Nachfahrverbot und dem Brenner-Nordzulauf.

Bessere Verbindung für Europa

Die EU forciert den Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) und setzt dafür Fristen. Die Ukraine und die Republik Moldau werden auch in das Netz aufgenommen.



Spedition und Logistik

Branchentreff bei Schaeffler in Herzogenaurach

DAS Event nach der IAA Transportation: Beim Zero Emission Summit (ZES), veranstaltet von trans aktuell, diskutieren Entscheider der Logistikbranche die Antriebswende.

Geteilte Arbeit in der Logistik

Beim Trans4Log-Kongress zur Sharing Economy in der Logistik präsentierten Start-ups ihre innovativen Lösungen. Welche Ressourcen und Dienstleistungen gut zu teilen sind.

Neu an der Spitze des Fraunhofer IML

Prof. Alice Kirchheim leitet seit April das Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML Dortmund. Eine erste Bilanz und die wichtigsten Projekte.

Management

Energie sparen in der Praxis

Zwischenbilanz zum Energieeffizienzgesetz (EnEFG), das seit November 2023 in Kraft ist. Wie die Logistiker Dachser, die Seifert Logistics Group und Hellmann Worldwide Logistics es umsetzen.



Schwerpunkt Wartung, Pflege, Reinigung

Rundum-Sorglos-Paket für die Lkw-Werkstatt

Neues Konzept, auch wegen der Antriebswende: Warum Stöhr Logistik die eigene Lkw-Werkstatt an eine Mercedes-Benz-Vertragswerkstatt verpachtet hat.

Hohe Nachfrage an der Messe Automechanika

Die Automechanika in Frankfurt am Main, die in diesem Jahr vom 10. bis 14. September stattfindet, gibt wichtige Impulse. Zum Beispiel für den Aufbau einer eigenen Lkw-Werkstatt.



Fahrzeug und Technik

MAN Truck & Bus im Modelljahr 2024

Auf Testfahrt zeigte sich, was die TGX-Baureihe von MAN in diesem Jahr bietet. Neuheiten gibt es auch für die Baureihen TGL und TGM.

Alles zum neuen eVito

Der Mittelklasse-Stromer eVito von Mercedes-Benz bekommt einen neuen Innenraum samt Infotainment und mehr Leistung im Antriebsstrang. Zum Fahrbericht.

trans aktuell
VORTEILSWELT

Exklusiv für unsere Leser

Impressum

Ihr Kontakt zu uns

Verkaufen, Kaufen, Suchen rund ums Nutzfahrzeug

trans aktuell MARKT

Die Zeitung für Transport, Logistik und Management

Annahme für gewerbliche Anzeigen: Telefon 07 11/7 84 98-94, norbert.blucke@etm.de

Fotos: Adobe Stock - Andrii Zastrozhnov/Fineas/Jonathan, ETM/Schaeffler, Thomas Küppers, Ralf Lanzinger, MAN Truck & Bus

Vom Wenigen das Meiste

Haushaltentwurf 2025 – Verkehrsministerium hält an Bauzielen für Infrastruktur fest



Der Regierungsentwurf für den Bundeshaushalt 2025 steht, die Finanzplanung bis 2028 und eine Wachstumsinitiative wurden beschlossen, zudem ein Nachtragshaushalt 2024. Was bedeutet das konkret für den Verkehrsbereich?

Gesamtetat von 46,7 Milliarden Euro

Mit einem Gesamtetat von rund 46,7 Milliarden Euro und einem Investitionsanteil von rund 32 Milliarden Euro ist nach Angaben des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) der Einzelplan 12 des BMDV „weiterhin der größte Investitionshaushalt des Bundes“. 2,2 Milliarden Euro mehr als im Vorjahr sind enthalten. Gegenüber der Finanzplanung wären das laut BMDV sogar 7,7 Milliarden Euro mehr.

Trotz Schuldenbremse soll auch investiert werden – laut Bundesregierung dort, wo es für die Wirtschaft wichtig ist, etwa bei Schienen und Straßen. Der Bund betont, dass alle geplanten Instandhaltungen und Sanierungen von Fahrbahnen erfolgen können sowie das Brückensanierungsprogramm wie geplant durchgeführt werde. Auch bei der Schiene werde nicht gekürzt, die Korridor-sanierung und sämtliche Erhaltungsmaßnahmen seien gesichert.

Deshalb erhöht der Bund auch das Eigenkapital der Deutschen Bahn um 5,9 Milliarden Euro – das war auch im Haushaltsentwurf, der Ende vergangenen Jahres nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts in Karlsruhe gekippt werden musste, bereits so enthalten. Laut BMDV steigen nächstes Jahr für die Schiene die verfügbaren Mittel gegenüber dem Finanzplan erneut um 3,7 Milliarden Euro auf rund 15,2 Milliarden Euro; ansteigend auf über 17 Milliarden in 2026 und dann über den weiteren Finanzplan auf 13,6 Milliarden in 2028. Dabei ist auch der Eigenkapitalzuschuss enthalten. Für den Kombinierten Verkehr sind unverändert 200 Millionen vorgesehen.

Mehr Geld für Autobahn GmbH

Zugleich werde erheblich in die Straße investiert, insbesondere in die Fernstraßen. Geplant ist demnach, dass die Autobahn GmbH noch in diesem Jahr 300 Millionen Euro mehr bekommt, damit sie alle Projekte finanzieren kann. Investitionen in Bundesfernstraßenbau steigen 2025 auf rund 9,1 Milliarden Euro und im weiteren Finanzplanungszeitraum bis 2028 auf 9,8 Milliarden Euro.

Gutachten zur Darlehensvergabe

Neu ist: Um noch mehr in den Ausbau von Schiene und Straße investieren zu können, wird eine Darlehensvergabe als finanzielle Transaktion sowohl an die Deutsche Bahn wie auch an die Autobahn GmbH überlegt. Die Verfassungsmäßigkeit dieser Idee soll ein externer Gutachter prüfen.

Lkw-Maut für Infrastrukturausbau

Bei der Vorstellung des Haushaltsentwurfes brachte Bundesfinanzminister Christian Lindner (FDP) auch mit ins Spiel, ob die Einnahmen aus der Lkw-Maut künftig an die Autobahn GmbH gegeben werden könnten. Zu Wirtschaftlichkeit und Umsetzung müssten der wissenschaftliche Beirat des Bundesfinanzministeriums und das BMDV Stellung nehmen. Spätestens Ende August sollen Ergebnisse vorhanden sein, so dass Bundestag und Bundesrat die Einbeziehung dieser Option ebenfalls noch prüfen könnten.

Trifft das die Forderungen der Branche? Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) hatte im Vorfeld der Einigung erneut eine Rückkehr zum Finanzierungskreislauf Straße gefordert. Laut BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt ist die Lage auf deutschen Autobahnen desaströs, demnach fehlen mehr als 40.000 Lkw-Stellplätze und die Brücken drohen einzustürzen: „Die Transportbranche zahlt jedes Jahr etwa 15 Milliarden Euro Lkw-Maut. Erst vor einem halben Jahr wurde die Lkw-Maut nahezu verdoppelt. Für dieses Geld erwarten die Gebührenzahler auch ein Leistungsversprechen.“

DVF: Teuerung nicht mitgerechnet

Dr. Florian Eck, Geschäftsführer des Deutschen Verkehrsforums (DVF), kommentiert den Haushaltsentwurf so: „Das Problem ist, dass die Investition nicht mit der entsprechenden Teuerungsrate fortgeschrieben werden“, sagt er auf Anfrage von trans aktuell und spricht von einer Teuerung in den letzten drei Jahren in Höhe von 28 Prozent. „Natürlich sind wir froh über jede Erhöhung der Mittel, aber sie reichen eben nicht aus.“ Von daher würden die zusätzlichen Mittel überwiegend dem Inflationsausgleich dienen, als dass sie genutzt werden könnten, um Neubauten zu bedienen.

Der DVF-Geschäftsführer sieht zudem das geplante Vorgehen bei der Eigenkapitalerhöhung für die Bahn als zweischneidig an. „Wichtig ist, dass die Bahn dadurch jetzt wichtige Bauprojekte weiterverfolgen kann. Aber die Eigenkapitalerhöhung führt auch zu einer Erhöhung der Trassenpreise, da das Eisenbahnregulierungsgesetz eine Eigenkapitalverzinsung vorsieht. Hier muss der Bund nachsteuern“, sagt der Verkehrsexperte. Aktuell gleiche er das über die Trassenpreisförderung aus. „Langfristig muss die Trassenpreissystematik überarbeitet werden, um diesen Kreislauf zu durchbrechen.“

Umfangreiche Wachstumsinitiative

Den Unternehmen zugutekommen soll auch die ebenfalls beschlossene Wachstumsinitiative; damit will die Regierung den Wirtschaftsstandort Deutschland und dessen Wettbewerbsfähigkeit wieder stärken. Dazu gehören auch steuerrechtliche Themen wie die Beschleunigung der Exportkontrolle, oder der Abbau der Bürokratie: Um die überschüssende Umsetzung von EU-Richtlinien 1:1 in nationales Recht umgesetzt werden. Gleiches Recht also für alle. Auch die Berichtspflichten – Stichworte hier sind Europäische Lieferkettenrichtlinie (CSDDD), Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) und Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) – sollen vereinfacht und so die Belastung reduziert werden.

Aber die Maßnahmen müssen erst noch umgesetzt werden und auch der Haushaltsentwurf und der Finanzplan sind noch nicht in trockenen Tüchern. Sie werden jetzt dem Bundestag und dem Bundesrat zugeleitet; im November soll der Bundestag den Haushalt beschließen und danach muss noch der Bundesrat zustimmen.

Text: Ilona Jüngst | Fotos: Adobe Stock - Fineas, Adobe Stock - Jonathan | Montage: Monika Haug

32 Milliarden

EURO SIND LAUT DEM REGIERUNGSENTWURF ALS INVESTITIONEN IM EINZELPLAN 12 VORGESEHEN

WACHSTUMSINITIATIVE (BEISPIELE)

1. Wettbewerbsfähigkeit stärken: Investitionen anreizen, Rahmenbedingungen verbessern – etwa durch Verlängerung der degressiven Abschreibung bis 2028 mit einem Satz von 25 Prozent.
2. Unternehmerische Dynamik stärken: Unnötige Bürokratie abbauen – etwa die Anwendung datenschutzrechtlicher Anforderungen reduzieren.
3. Dynamisierung durch bessere Arbeitsanreize und mehr Fachkräfte – etwa durch vereinfachte und beschleunigte Fachkräfteeinwanderung.
4. Leistungsfähiger Finanzstandort für eine starke Wirtschaft schaffen – etwa durch ein attraktivere Gestaltung privater Altersvorsorge.
5. Leistungsfähiger Energiemarkt für die Wirtschaft von morgen – etwa durch Senkung der Netzkosten.

479 Millionen

EURO ERHÄLT DAS BMDV ZUSÄTZLICH AUS BRÜSSEL, IM RAHMEN DES PROGRAMMS „CONNECTING EUROPE FACILITY“ FÜR EINE VERBESSERTE EUROPÄISCHE INFRASTRUKTUR

SCHLECHTE STIMMUNG

- Die wirtschaftliche Situation der niedersächsischen Transportunternehmen ist angespannt, so eine Umfrage der niedersächsischen IHK und des Gesamtverbands Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN).
- Von rund 170 Unternehmen bewerteten etwa 30 Prozent die aktuelle wirtschaftliche Situation als schlecht, mehr als 40 Prozent erwarten eine weitere Verschlechterung, nur 12 Prozent zeigten sich optimistisch.
- Gründe für die schwierige Situation sind demnach der Fachkräftemangel, die Mauterhöhung im Dezember, aber auch allgemeine Kostensteigerungen, so dass keine höheren Margen durchgesetzt werden konnten.
- Große Sorgen bereitet zudem die Vernachlässigung der bestehenden Infrastruktur und deren weiterer Ausbau.
- IHKN und GVN fordern daher ein Belastungsmoratorium für die Betriebe.“

Sparpolitik führt zu Brückendesaster

 **STARTSEITE**

Gute Laune am Nürburgring



Foto: Johannes Roller

Party für Klein und Groß: Dafür ist der Truck-Grand-Prix am Nürburgring bekannt. Mitte Juli lieferten sich die Trucks heiße Rennen auf der Strecke während sich im Messepark rund 50 Aussteller präsentierten. Das junge Publikum feierte ausgelassen am Showtruck in der FERNFAHRER-Arena.

[STARTSEITE](#)

Mehr Straßenbau und weniger Bürokratie



Foto: Jan Bergrath

Keinen Sparhaushalt hat die Ampelregierung nach Angaben von Finanzminister Christian Lindner (FDP) für 2025 vorgestellt. Rund 25,9 Milliarden Euro sind für den Verkehr vorgesehen. Die große Streichorgie bei den geplanten Infrastrukturmaßnahmen ist also abgewendet. Zum Glück, denn für den Wirtschaftsstandort Deutschland sind kaputte Straßen, Brücken und Schienen ein Produktivitätskiller.

Bleibt zu hoffen, dass auch die Umsetzung und Finanzierung der Maßnahmen der Wachstumsinitiative dieselbe Wertigkeit haben, auch über die Legislaturperiode hinaus. Denn die Unternehmen benötigen eine schnelle und direkte Entlastung bei vielen Themen, etwa bei der Fachkräftegewinnung. Auch Bürokratieauswüchse hemmen in ihrer Vielzahl genauso wie marode Bauwerke die Unternehmen.



Ilona Jüngst
Chefredakteurin



STARTSEITE

Profitabilität steigern

trans aktuell-Symposium zum Thema Stückgut am 21. August bei Rhenus – Trends und Entwicklungen, Sendungsmaße, Digitalisierung sowie Nachhaltigkeit



trans aktuell
SYMPOSIEN

Das Jahr 2024 ist eine Herausforderung für die Stückgutbranche – bislang deutet sich keine Erholung der konjunkturellen Lage an, und die Kosten entwickeln sich weiter nur noch oben. Das nächste trans aktuell-Symposium fokussiert sich daher auf das Thema Wirtschaftlichkeit.

Wirtschaft weiter in Stagnation

Denn gerade im Stückgutbereich spiegelt sich die Lage der deutschen Wirtschaft wider. Laut dem aktuellen ifo-Geschäftsklimaindex (Juni 2024) tut sich diese aber immer noch schwer, die Stagnation zu überwinden. Demnach bereitet den verarbeitenden Unternehmen der sinkende Auftragsbestand Sorgen; im Handel herrscht Skepsis bei den Geschäftserwartungen und die Urteile zu den laufenden Geschäften wurden nach unten korrigiert. Und im Bauhauptgewerbe bleibt der Auftragsmangel laut dem Münchener ifo-Institut ein zentrales Problem.

„Profitabel bleiben – Wirtschaftlichkeit im Stückgutverkehr“ heißt es daher am Mittwoch, 21. August bei Rhenus Freight Logistics in Dietzenbach. Das trans aktuell-Symposium bietet Experten und Praktiker auf, die darstellen, welche Herausforderungen derzeit und künftig besonders akut sind, und welche Strategien und Methoden es gibt, um trotz der zurückgegangenen Sendungsmengen und der Preiserwartung der Kunden weiter wirtschaftlich gut dazustehen.

Etwa berichtet Prof. Dr. Dirk Lohre vom Institut für Nachhaltigkeit in Verkehr und Logistik (INVL) der Hochschule Heilbronn über den Druck des Stückgutmarktes zwischen Preisen, Kosten und Auslastung. Wann ist eine Erholung zu erwarten?

Nenad Lukic, Geschäftsführer Rhenus Road Freight Deutschland und damit nominell Gastgeber des Symposiums, informiert über die Stückgutstrategie bei Rhenus Logistics, die konsequent auf Wachstum zielt. Im Blick ist dabei auch das Thema der korrekten Maße und Gewichte der Sendungen: zum einen, um das Netzwerk und die KI-gestützten Tools weiter zu optimieren, aber auch, um den Kunden mehr Transparenz zu bieten.

Diskussion mit Netzwerken

Profitabel bleiben trotz weniger Gewinn, damit kämpfen die einzelnen Unternehmen, aber auch die Netzwerke. In einer Gesprächsrunde diskutieren daher Jörn Peter Struck, Vorsitzender der Geschäftsführung der Kooperation Cargoline, Dr. Michael Bargl, Geschäftsführer des Netzwerks IDS Logistik, Dr. Thomas Wernig, Geschäftsführer des Unternehmens agotrans Logistik sowie Tobias Jonas, Niederlassungsleiter der Rhenus Freight Logistics – und wie immer gerne unter Beteiligung des Publikums.

Mehr Effizienz durch Digitalisierung

Effizienzsteigerung im Stückgutprozess durch Digitalisierung – eine Lösung dazu bietet etwa Mike Ahlmann vom Dienstleister TIS Technische Informationssysteme an, aber auch PTV Logistics zeigt, mit welchen Systemen die Stückgutunternehmen die Wirtschaftlichkeit steigern können. „Disruptive Transformation in der Logistik: Vollautomatische Tourenoptimierung durch Algorithmen und KI“ heißt es bei ebastian Wehowski, Principal Business Development Manager von PTV Logistics.

Einen Praxisansatz zum Digitalisierungsthema liefert anschließend Günter Gruber, Mitglied der Geschäftsleitung der Fritz Gruppe aus Heilbronn, der die Zuhörer bei der Einführung eines neuen, KI-gestützten TMS mitnimmt.

Fokus auf Nachhaltigkeitspflichten

Nicht nur aktuelle, auch künftige Herausforderungen werden auf der Veranstaltung diskutiert. Denn Unternehmen müssen sich schon heute auf morgen vorbereiten. „Klimaschonende Stückguttransporte – Herausforderungen & Chancen“ sind das Thema von Werner Dettenthaler, Regionalleiter Landverkehr Deutschland, bei dem Logistikdienstleister Gebrüder Weiss. Und Viktoria Wessel, Nachhaltigkeitsmanagerin der Noerpel Gruppe, zeigt auf, wie komplex das Thema Nachhaltigkeitsberichterstattung im Rahmen der CSRD sich für Logistiker – und den Stückgutbereich – darstellt.

Nicht zu vergessen ist auch der Blick hinter die Kulissen: Bei Rhenus in Dietzenbach besichtigen die Teilnehmer die neue Umschlaghalle und neue Logistikanlage und erhalten spannende Informationen zum geplanten Yard-Management-System (myleo) und der Fahrerabfertigung an Self-Check-in Terminals – ebenfalls Möglichkeiten, um Effizienz und Wirtschaftlichkeit zu steigern.

Text: Ilona Jüngst | Foto: Rhenus Logistics

3,2
Prozent

- UM DIESEN
FAKTOR SIND
IM ZWEITEN
HALBJAHR
2023 DIE SEN-
DUNGSBE-
ZOGENEN
ABWICK-
LUNGSKOSTEN
IM VERGLEICH
ZUM VOR-
JAHRESZEIT-
RAUM LAUT
DSLK-KOS-
TENINDEX
SAMMELGUT
GESTIEGEN

DIE PARTNER

Premium-Partner



Mit freundlicher
Unterstützung von



**Sichern Sie sich jetzt
Ihre Teilnahme!
Mehr Informationen &
Anmeldung unter
eurotransport.de/tasymposien**

 **STARTSEITE**

Leben mit dem Brücken-Chaos

Brücken-Notstand in Deutschland am Beispiel der Rahmede-Talbrücke – Spediteur Marc Simon berichtet



Am 7. Mai 2023 wurde die Rahmede-Talbrücke gesprengt.

Führt Deutschland bei der Brückensanierung gegen die Wand? Experten warnen vor fahrlässigen Verzögerungen. Vor allem die Transportbranche hat das Nachsehen.

Verbände setzen Notruf ab

„Notruf für den Brückenbau“: In einer gemeinsamen Pressemitteilung zur Brücken-Infrastruktur warnen Verbände des Bau- und Transportgewerbes (siehe Kasten) – darunter BGL, DSLV und BWVL – davor, die Mittel für den Autobahnbau zu kürzen. Mehr als 4.000 Brücken allein im Bereich von Autobahnen in Deutschland seien aktuell dringend sanierungsbedürftig oder müssten neu gebaut werden.

Die Zusage von Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing (FDP) bei einem ersten Brückengipfel vor zwei Jahren, dass der Bund spätestens ab 2026 pro Jahr 400 Brückenbauprojekte durchführen werde und in zehn Jahren der Sanierungsstau im prioritären Brückenmodernisierungsnetz abgearbeitet sei, könne kaum eingelöst werden, so die Spitzenverbände. Demnach wurden in den vergangenen Wochen zunehmend Ausschreibungen wegen Geldmangels aufgehoben und das Bauprogramm der Autobahn GmbH insgesamt gestreckt.

Gravierende Auswirkungen befürchtet

Die Transportverbände monieren, dass „be-reits der Ausfall einer einzelnen Autobahnbrücke gravierende Auswirkungen für den Verkehr, die Anwohner und die Wirtschaft entlang der Ausweichrouten“ habe. Sollte die Bundesregierung keine ausreichenden finanziellen Mittel für den Bundesfernstraßenbau im aktuellen Verkehrsetat und der mittelfristigen Finanzplanung einstellen, hätte das fatale Folgen. „Ein Verkehrskollaps ist zu befürchten“, schreiben die Verbände.

Für das Brückendesaster gibt es viele Beispiele – etwa die Leverkusener Brücke (Autobahn A1) oder die Talbrücke Rahmede (A45) bei Lüdenscheid. Wegen irreparabler Schäden am Tragwerk wurde diese Brücke Anfang Dezember 2021 zwischen den Anschlussstellen der Autobahn A45 Lüdenscheid-Nord und Lüdenscheid für den gesamten Verkehr gesperrt.

Weiträumige Umleitung

Der Fernverkehr wird seitdem über eine weit-räumige Umleitungsstrecke über die Autobahnkreuze Olpe-Süd und Westhofen über die A1/A3/A4 via Köln oder über die A44/A7 via Kassel geleitet.

Von der Situation rund um die Rahmede-Talbrücke betroffen ist etwa auch das Unternehmen Cosi Stahllogistik aus Hagen. Der Spezialist für Langgut fährt deutschland- und europaweit Edelmetalle, nicht im Coil-, sondern im Stückgutbereich. 60 eigene Fahrzeuge hat das Unternehmen, jeden Tag fahren zudem bis 200 Fahrzeuge von Partnerunternehmen für den Logistiker, dessen nationale Schwerpunktverkehre in Richtung Baden-Württemberg und Bayern führen.

„Schon aus diesem Grund sind wir von allen Verkehrsbehinderungen auf der Autobahn A45 sehr stark betroffen“, berichtet Marc Simon, Geschäftsführender Gesellschafter von Cosi. Simon führt das Familienunternehmen gemeinsam mit seinem Vater, er ist außerdem Vorsitzender des Verkehrsausschuss der Südwestfälischen IHK (SIHK) in Hagen und Vorsitzender des Verkehrsverbands Westfalens.

Chaotische Verkehrssituation

„Sehr chaotisch“ sei die Situation in den Tagen nach der Brückensperrung zum Jahresende 2021 gewesen, erinnert er sich: „Es waren keine richtigen Umleitungswege vorbereitet, über Wochen mussten sich unsere Fahrzeuge den richtigen Weg suchen. Die Alternative über Köln und das Leverkusener Kreuz war wegen der Lenkzeiten unserer Fahrer nicht geeignet, also sind die Lkw irgendwie durch das Sauerland durch.“

Die Umgehung der gesperrten Brücke habe bei fast jeder Tour zwei Stunden mehr Fahrtzeit bedeutet, die Produktivität sei in der Zeit wegen der längeren Fahrtstrecken um einen zweistelligen Bereich reduziert worden. „Der Verkehrsverband Westfalen hat einen finanziellen Schaden für die Wirtschaft durch die A45-Sperrung von 1,8 Milliarden Euro allein in den ersten fünf Jahren ermittelt“, sagt der Unternehmer.

Es dauerte, bis durch die Stadt eine sogenannte Bedarfsumleitung eingerichtet wurde, die dann über die Monate nachgerüstet wurde. Etwa wurde an der Ausfahrt der Anschlussstelle Lüdenscheid-Nord eine Ampelanlage als Zufluss-Steuerung eingerichtet. Kameras erfassen dafür die Verkehrsströme auf den Straßen, die Schaltzeiten der Ampelanlage werden nach Bedarf gesteuert, um den Verkehr kontrolliert über die Strecke fließen zu lassen.

Um die Belastung der Anwohner weiter reduzieren, hat die Stadt im Juni 2023 zudem ein Lkw-Durchfahrtsverbot für den Durchgangsverkehr angeordnet.



Lkw-Stau vor der inzwischen abgebauten Leverkusener Brücke.

„Seit Einföhrung hat sich der Lkw-Verkehr auf der Bedarfsumleitung um circa 55 Prozent reduziert – zuvor passierten rund 6.100 Lkw täglich die sieben Messstellen entlang der Umleitungsstrecke“, sagt Klaudia Scheer, Leiterin des Büros Brückenbau, der Bundesagentur für den Abriss und den Ersatzneubau der Brücke, gegenüber trans aktuell.

Seitdem hat sich laut Simon die Situation erst merklich verbessert. Von dem Verbot ausgenommen sind nur Unternehmen aus einem Radius von 50 Kilometern aus der Region und anliefernde Unternehmen. „Für die Polizei wurden entsprechende Plätze eingerichtet, an denen sie die Lkw kontrollieren kann. Ergänzend dazu wurde die Blitzer installiert, die alle einfahrenden Lkw fotografieren. Wer da keine Sondergenehmigung vorweisen kann, muss sich auf entsprechende Bußgelder gefasst machen“, sagt Simon.

Lärmschutz für Anwohner

Er lobt das Engagement der Verantwortlichen vor Ort, auch im Hinblick auf den Schutz der Bürgerinnen und Bürger, die entlang der Ausweichstrecke wohnen. „Die sind durch die Vielzahl der Fahrzeuge und den starken Verkehr doch sehr belastet, etwa im Sinne von Lärm und Vibrationen – viele haben ihr Wohnzimmer nach hinten verlegt, zudem konnten sie sich Lärmschutzfenster zahlen lassen“, sagt Simon, der im Rahmen seiner SIHK-Tätigkeit nach eigenen Angaben auch mit vielen Anwohnern gesprochen hat: „Wir wollten erfahren, wie wir die Situation verbessern können.“

Eine andere Option als durch die Stadt gibt es allerdings für den regionalen Wirtschaftsverkehr nicht – mit entsprechenden Folgen, so der Unternehmer. Er verweist darauf, dass auch die Umleitungsstrecke inzwischen zahlreiche Schlaglöcher aufweise und wegen der großen Belastung zwischenzeitlich auch auf einer Bundesstraße eine Brücke für den Lkw-Verkehr gesperrt wurde.

Lediglich 30 Minuten mehr Fahrtzeit

„Dennoch hat die Umleitungsstrecke die Situation für uns verbessert, unsere Lkw fahren gegenüber früher nur noch 30 bis 45 Minuten länger – das hat aber fast zwei Jahre gedauert.“ In der Zeit hätten die regionalen Radiosender jede Art von Stau rund um Lüdenscheid schon gar nicht mehr gemeldet, während ausländische Lkw-Fahrer etwa von der Navigationssystemen noch eine ganze Zeit lang zuerst in die Umleitungsstrecke und dann in das Durchfahrtsverbot geschickt worden seien, das Chaos wurde fast zur Normalität.

Und die Kunden? „Auch die mussten sich nach langem Hin und Her und vielen Diskussionen auf die Situation einstellen. Sie haben akzeptiert, dass die Transportkosten aufgrund der Umwege höher sind und die Belieferung länger dauert. Aber natürlich gefällt es den Kunden nicht, zu sein“, sagt Simon gegenüber trans aktuell.

Wer wie der Unternehmer in der Region unterwegs ist, kann den Baufortschritt bei der neuen Rahmede-Talbrücke verfolgen. „Die Pfeosten werden aktuell parallel gebaut, darauf kommt dann oben eine Trägerkonstruktion und dann erst die eine, dann die zweite Fahrbahn“. Ein erstes Tragwerk soll bereits im Sommer 2026, die ganze Brücke dann 2027 fertiggestellt sein. „Natürlich hoffen wir auf eine frühere Inbetriebnahme“, sagt Simon. Für den Spediteur ist es nicht nachvollziehbar, warum allein schon die Ausschreibung und die Vergabe an eine Bietergemeinschaft so lange gedauert habe, noch dazu bei einem bestehenden Bonus-Malus-System, das einen zügigen Bau garantieren sollte.

Weitere Sanierungsfälle an der A45

Die Sorgen der westfälischen Spediteure sind aber mit der Fertigstellung nicht beendet. Der Hagener Unternehmen beklagt auch Probleme durch den Umbau des Westhofener Kreuzes der A45, sowie die seit Jahren offenkundig schlechte Situation bei zwei vorgelagerten Brücken über die A45 vor Lüdenscheid, die aktuell nur einspurig befahrbar seien und mittelfristig auch neu gebaut werden müssten. „Eigentlich fahren wir in Nordrhein-Westfalen seit Jahren nur von Baustelle zu Baustelle“. Besser hätten es die Kollegen in Baden-Württemberg, Bayern und Ostdeutschland, wo die Infrastruktur besser ausgestattet sei.

Immerhin – das Brückenchaos rund um Lüdenscheid habe die Verantwortlichen aufgerüttelt und ihnen den Handlungsbedarf nicht nur im Rahmen von Planung und Bau eines neuen Bauwerks, sondern auch im Rahmen des Wirtschaftsverkehrs gezeigt.

„Hier sind wir in Deutschland eindeutig auch durch die Bürokratie ausgebremst, etwa weil wir bei solchen Projekten immer noch nicht 24/7 bauen“, sagt Simon. „Jetzt rächt sich auch, dass wir in den vergangenen Jahrzehnten nurmehr in den Erhalt, nicht aber in den Neubau investiert haben – sowohl auf der Straße, als auch bei der Schiene“. Dabei brauche doch der Wirtschaftsstandort Deutschland ein gutes Netzwerk, um alle Produktionsstätten zu erreichen, und das zu erträglichen Kosten. Eine Rückkehr zur Zweckbindung der Lkw-Maut sieht er als ersten Schritt, wieder in diesen Zustand zu kommen.

Text: Ilona Jüngst |
Fotos: Adobe Stock - ON-Photography,
Jan Bergrath



„Die Produktivität ist wegen der längeren Fahrtstrecken um einen zweistelligen Bereich gesunken“

MARC SIMON,
GESCHÄFTSFÜHRENDER
GESSELLSCHAFT COSI
STAHLLOGISTIK

170
Millionen

EURO SOLL
DER ERSATZ-
NEUBAU DER
RAHMEDE-
TALBRÜCKE
KOSTEN

NOTRUF-UNTERZEICHNER

- Aus dem Baugewerbe: Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen (BVMB), Hauptverband der Deutschen Bauindustrie (HDB), Zentralverband Deutsches Baugewerbe (ZDB), Verband Beratender Ingenieure (VBI), Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur, DVLV – Deutscher Verband für Lärmschutz an Verkehrswegen, Gütegemeinschaft Stahl-schutzplanken, Deutscher Asphaltverband (DAV)
- Aus dem Transportbereich: Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC), Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), Bundesverband Spedition und Logistik (DSL) und Bundesverband für Eigenlogistik & Verlader (BWVL)

BRÜCKEN IN NRW

- Laut dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr ist der Landesbetrieb Straßenbau NRW für rund 2.583 Brücken im Zuge von Bundesstraßen und 3.839 Brücken im Zuge von Landesstraßen zuständig, das mittlere Alter der Brücken liege bei etwa 50 Jahren (Stand 1. Januar 2023).
- Notwendig seien im Zuge von Landes- und Bundesstraßen rund 205 Ersatzneubauten, 22 Brückenverstärkungen und 69 Brückeninstandsetzungen.
- Im Zuge von Autobahnen sind demnach in Nordrhein-Westfalen 873 Brücken-Teilbauwerke besonders sanierungsbedürftig.

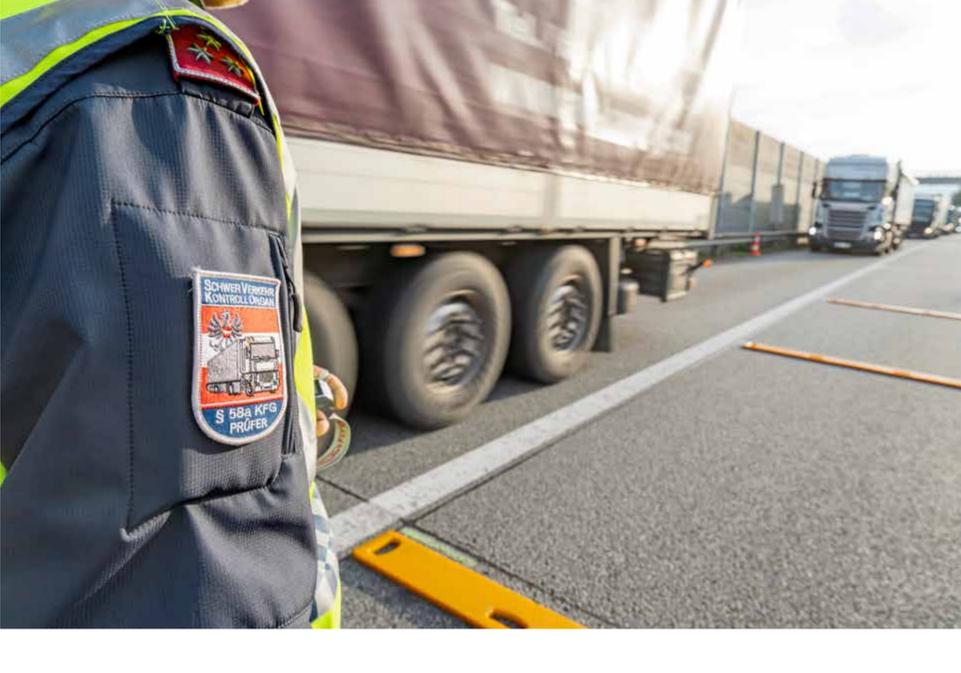
GROSSE BRÜCKENBAUPROJEKTE

- A 7 Rader Hochbrücke, Baubeginn: 2022, voraussichtliche Bauzeit: 8 Jahre
- A 40 Rheinbrücke Duisburg-Neuenkamp, Baubeginn: 2020, voraussichtliche Bauzeit: 6 Jahre
- A 7 Hochstraße Elbmarsch, Baubeginn: 2020, voraussichtliche Bauzeit: 6 Jahre
- A 1 Rheinbrücke Leverkusen, Baubeginn: 2017, voraussichtliche Bauzeit: 10 Jahre
- A 7 Talbrücke Thulba, Baubeginn: 2020, voraussichtliche Bauzeit: 6 Jahre

Quelle: BMDV

Gemeinsam Druck machen

Verbände aus Bayern und Tirol fordern Änderungen beim Nachfahrverbot und Realisierung des Brenner-Nordzulaufs – Sperrung der Lueg-Brücke steht an



Wirtschaftsverbände aus Bayern und Tirol fordern, die Transit-Hindernisse in Tirol für den Güterverkehr zu beseitigen. Zwei Maßnahmen stehen im Vordergrund, bei der Frage einer Mauterhöhung in Bayern zeigen sich die Beteiligten nicht unbedingt einig.

Plädoyer für freien Warenverkehr

Gemeinsam haben der Unternehmerverband Südtirol (UVS), die Industriellenvereinigung Tirol (IV Tirol) und die Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft (vbw) in München eine Erklärung für einen „klimagerechten freien Alpenquerenden Warenverkehr“ unterschrieben, der die Bedürfnisse der Bevölkerung, der Wirtschaft und der Umwelt achtet. Die Forderungen: Die EU müsse in Europa jederzeit den freien Warenverkehr gewährleisten; die Zulaufstrecken zum Brennerbasistunnel müssen priorisiert und beschleunigt realisiert sowie die Harmonisierung des Schienenverkehrs vorangetrieben werden; der Aufbau einer ausreichenden Infrastruktur für alternative Antriebstechnologien müsse zügig vorankommen. Und: „Verkehrsbeschränkende Maßnahmen müssen auf ein Minimum begrenzt werden. Die Wirtschaft muss in die Erarbeitung praxisgerechter Lösungen eingebunden werden.“

„Unser Anspruch ist, die Ist-Situation auf der Brennerroute so schnell wie möglich zu verbessern, auf der Straße wie auf der Schiene“, sagte Bertram Brossardt, Hauptgeschäftsführer des vbw. Gerade für die bayerische Wirtschaft hat die Strecke eine wichtige Bedeutung: Demnach werden im Warenaustausch mit Österreich und Italien jedes Jahr rund 50 Milliarden Euro generiert, die bayerische Industrie exportierte allein 2023 Waren im Wert von 18 Milliarden Euro nach Österreich. Der Import von Italien nach Bayern betrug rund 14,2 Milliarden, von Österreich nach Bayern 14,2 Milliarden Euro – ein erheblicher Teil werde dabei über Brennerpass und -autobahn transportiert.

Ärgernis Blockabfertigung

Seit Jahren gebe es massive Beeinträchtigungen für den Verkehr in Tirol. Das größte Ärgernis sei dabei die Blockabfertigung für Lkw, mit der Folge von Staus bis 70 Kilometer Länge auf bayerischer Seite, wie Brossardt sagte. Mit den angekündigten Baumaßnahmen an der Lueg-Brücke (siehe Kasten) verschärfe sich die Situation weiter, nicht nur am Brenner, sondern auch auf anderen Strecken wie der Tauernautobahn. Eine Entspannung durch alternative Routen sei ebenfalls nicht in Sicht – Bauarbeiten reduzieren auch mittelfristig die Kapazitäten am Gotthardt, Lötschberg oder im Montblanc-Tunnel. „Die Alternativen werden immer weniger real, weil immer mehr der gleichen Probleme auftreten. Der Brenner bleibt dahingehend weiter der Schlüssel“.

Die Brennerroute ist als Verbindung zwischen Nord- und Südeuropa auch für die Tiroler Unternehmen wichtig, berichtete Max Kloger, Präsident des IV Tirol. „Jedes Jahr passieren 2,4 Millionen Lkw und 14 Millionen Pkw die Brennerautobahn, die eine Lebensader der Regionen entlang der Route ist. Ohne diese zentrale Transitroute wären auch viele Unternehmen in Tirol und angrenzenden Regionen nicht in der Lage, Waren zu transportieren.“

Die Dosiermaßnahme Tirols für eine Reduzierung des Schwerlastverkehrs sei eine Belastung für die Bevölkerung, aber auch für die regionale Wirtschaft. „Die Blockabfertigung leitet eine Menge an Fahrzeugen um, verursacht weitere Emissionen und Lärm. Wir brauchen daher Lösungen für die Bürgerinnen und Bürger und zum Schutz des Wirtschaftsraums“, sagte der Branchenvertreter. So erschwere die Maßnahme den Unternehmen auch die Belieferung der grenznahen Regionen, führe zu Umfahrungen und Lieferverzögerungen sowie zusätzlichen Kosten und in Folge zu einem Verlust an Wettbewerbsfähigkeit.

Vorbereitung auf Brückensperrung

Als Folge der angekündigten Maßnahmen an der Lueg-Brücke planen die IV-Mitglieder laut Kloger bereits entsprechende Schritte: „Unsere Mitglieder diskutieren über die Anschaffung temporärer Ladeplätze für Frachtgut sowie die temporäre Verlagerung von Transporten auf die Schiene.“

Heiner Oberrauch vom Unternehmerverband Südtirol (UVS) machte klar, dass rund 40 Prozent der Exporte Tirols nach Deutschland und Italien gehen, über die Transportachsen aber mehr als nur Waren transportiert werden – nämlich auch Sozialleistungen. „Es geht uns gut, dank des europäischen Binnenmarktes. Dieses Erfolgsmodell sollten wir weiter stärken. Deswegen ist ein gemeinsames europäisches Vorgehen notwendig, auch auf den Verkehrsachsen.“

Und gerade für ein „enkeltaugliches Wirtschaften“ benötige es den konstruktiven Dialog aller Beteiligten. Verbote und einseitige Maßnahmen wie in Tirol seien der falsche Weg, weil das Problem in eine andere Region verlagert würde und dort zu einer zusätzlichen Umweltbelastung führe.

Erhöhung der Korridormaut

Laut Oberrauch sollten Transporte wo möglich reduziert werden, insgesamt aber in ganz Europa teurer werden, damit Transport und Verkehr umweltgerechter gestaltet werden können. „Wir in Tirol sind auch nicht gegen eine Erhöhung der Korridormaut in Bayern“, sagt er. Eine Meinung, die aber nicht von allen in der Allianz uneingeschränkt mitgetragen wurde. „Wir sind gegen jede Art der Mauterhöhung – aber wir werden uns da nicht verbeißen“, sagt der bayerische Wirtschaftsvertreter Brossardt.

Einig sind die Vertreter sich aber bei der Frage der verkehrsbeschränkende Maßnahmen und dem notwendigen Bau der Zulaufstrecke Nord für die Eisenbahnverbindung über den Brenner.

Das Nachfahrverbot für Lkw auf der Inntalautobahn A12 soll demnach für Fahrzeuge mit der besten Schadstoffklasse Euro 6 aufgehoben werden, so die Forderung. Diese Fahrzeuge könnten dann, eventuell unter Vorgabe eines Tempolimits, eventuell in der Nacht fahren. Denn mit Tempo 60 oder 70 seien die Euro-6-Fahrzeuge leise genug, um auch in der Nacht über die Straßen zu rollen, so die einhellige Meinung. Aus Sicht von Heiner Oberrauch sei es zudem auch nachhaltiger, vorhandene Infrastruktur über die ganze Zeit zu nutzen, statt nur den halben Tag.

Eine klare zeitliche Perspektive für die Planung und den Bau der bayerischen Schienen-Zulaufstrecke ist die weitere Forderung. „Wenn es gut läuft, kann zum jetzigen Zeitpunkt mit der Fertigstellung in 20 Jahren gerechnet werden“, sagte Brossardt.

Verlagerung auf Schiene

Die Verlagerung von mehr Transporten sei aber eine zentrale Maßnahme, um die Straßen in den Alpen von Lkw zu entlasten, der Nordzulauf die Voraussetzung für die Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels. Laut dem Hauptgeschäftsführer des vbw habe der Verband bereits entsprechende „Erklärfilme“ produziert, um den Verladern den kombinierten Verkehr und die Verlagerung von Straßentransporten nahezu legen.

„Dafür müssen wir die bestehende Schienenkapazität aber auch bis zum Maximum ausreizen“, sagte Brossardt. Er sieht die Planung auf Seiten der Bayerischen Staatsregierung auf gutem Wege, vom geplanten Trassenverlauf müssten jetzt die Bürger noch überzeugt werden. „Alle müssen hier mithelfen und Überzeugungsarbeit leisten – die Parteien im bayerischen Landtag, aber auch alle Wirtschaftsorganisationen.“

Text: Ilona Jüngst | Foto: Thomas Küppers

2,4

Millionen

LKW WAREN
2023 AUF DER
BRENNER-
AUTOBAHN
A13 IN TIROL
UNTERWEGS

ENGSTELLE LUEG-BRÜCKE

- Kein gutes Ergebnis bei der Sicherheitsüberprüfung – für der marode Lueg-Brücke, der längsten Brücke der österreichischen Brennerautobahn A13, steht deswegen eine Generalsanierung an.
- Als Sicherheitsmaßnahme steht deswegen ab 1. Januar 2025 in beide Fahrtrichtungen nurmehr je eine Verkehrsspur zur Verfügung.
- Zur Verkehrsführung wird ein dynamisches Fahrspur-System eingesetzt, das laut der Infrastrukturgesellschaft Asfinag auch Lkw-Fahrverbote beinhaltet. Dafür soll ein Fahrverbotskalender für die kommenden Jahre erstellt werden.

- Das Maßnahmenpaket für die Sanierung der Brücke und die Verkehrsführung stellt die Asfinag im September in Aussicht.

VORBEREITUNG FÜR SLOTSYSTEM

- Vorbild Hamburg: Tirols Landeshauptmann Anton Mattle hat das Slotssystem am Hamburger Hafen in Augenschein genommen. Auch im Brennerkorridor soll künftig ein intelligentes Verkehrsmanagementsystem zum Einsatz kommen; darauf hatten sich Bayern, Tirol und Südtirol geeinigt.
- Geplant ist, dass sich Lkw nur dann auf den Weg nach Tirol machen, wenn sie ein Zeitfenster für den Brennertransit gebucht haben.

- Das Slotssystem soll dann die Blockabfertigung ersetzen, mit der Tirol aktuell in der Grenze zu Deutschland den Lkw-Verkehr dosiert – im Jahr 2024 an 40 Tagen.

Vorsicht vor Slotssystem
über den Brenner

 **STARTSEITE**

Die Antriebswende gestalten

Zero Emission Summit gibt Flottenbetreibern Orientierung – gleich Plätze sichern für Top-Termin am 5. November



Die Antriebswende ist ein komplexes Unterfangen. Viele Unternehmen aus der Transport- und Logistikbranche haben sich auf den Weg gemacht und sammeln erste Erfahrungen mit alternativ angetriebenen Lkw. Trotzdem sind noch viele Fragen offen: Wo können die Fahrzeuge ihre idealerweise grüne Energie beziehen? Was ist beim Planen und Dimensionieren der Ladeinfrastruktur zu beachten? Wie wird der Einsatz wirtschaftlich – im Wissen, dass es aktuell zwar einen Mautbonus, aber keine Fördermittel mehr aus einem Topf des Bundes gibt? Und was hat sich alles beim Fahrzeugangebot getan?

War die Elektromobilität im Güterverkehr bisher der leichten und mittleren Klasse vorbehalten, wächst nun auch das Angebot für den Schwerverkehr. Alle europäischen Hersteller haben hierzu inzwischen Angebote.

Branchentreff für Entscheider

Antworten darauf gibt der hochkarätig besetzte Zero Emission Summit (ZES) am 5. November in der Konzernzentrale des Fahrzeugzulieferers Schaeffler in Herzogenaurach. Der von trans aktuell veranstaltete ZES ist nach der IAA Transportation DER Branchentreff für Entscheiderinnen und Entscheider aus der Transport- und Logistikbranche im Jahr 2024. An der Veranstaltung wirken Topmanagerinnen und Topmanager von Lkw-Herstellern, Zulieferern und Logistikunternehmen mit. Die Veranstaltung gibt nur wenige Wochen nach der IAA Transportation einen guten Überblick über das aktuelle Marktgeschehen. Sie bietet den Teilnehmern Orientierung und Hilfestellung bei Auswahl, Beschaffung, Einsatz und Kalkulation von Elektro- und Wasserstoff-Lkw und beantwortet die damit einhergehenden Fragen zur Tank- und Ladeinfrastruktur.

Das Event findet im modernen Schaeffler-Auditorium mit Riesenleinwand und Platz für bis zu 500 Personen statt – auch das ein echtes Highlight. Ein weiteres Highlight: Der ZES klingt in einer feierlichen Abendveranstaltung mit der Verleihung des renommierten Eco Performance Awards (EPA) aus (siehe Kasten).

Keynote vom Innenminister

Die Veranstaltung ist nicht nur hochkarätig mit Vertretern aus dem Top-Management besetzt. Die Referentinnen und Referenten decken auch alle Facetten ab, die man für ein umfassendes Bild zur Antriebswende benötigt: Politik, Zulieferer, Fahrzeugbauer, Energieversorger und natürlich Anwender wirken mit. Obgleich in Bayern an dem Tag sowohl das Kabinett als auch der Landtag tagen, wird Bayerns Innenminister Joachim Herrmann (CSU) am Nachmittag in Herzogenaurach präsent sein und in einer Keynote erläutern, wie der Freistaat Bayern die Antriebswende unterstützt und gestaltet.



Die Herstellerseite ist mit mehreren Referenten vertreten, die mit frischen Eindrücken von der IAA Transportation ihre jeweiligen Produkte und Lösungen vorstellen. Mit von der Partie sind MAN-Vorstandschef Alexander Vlaskamp, Schmitz Cargobull-Vorstandschef Andreas Schmitz, Christian Sulser, Vertriebs- und Marketingvorstand von Iveco Magirus, Christian Wilz, Vorsitzender der Geschäftsleitung von Mercedes-Benz Lkw & Fuso Deutschland, und Bernhard Wasner, Geschäftsführer von Paul Nutzfahrzeuge.

Die Zulieferseite ist allein durch den Gastgeber Schaeffler, einer der ganz großen Akteure und Anbieter von einer Vielzahl an Komponenten für Elektro- und Wasserstoff-Lkw, ebenfalls würdig vertreten. Mit von der Partie sind Matthias Zink, CEO von Schaeffler Automotive, sowie der Logistik-Verantwortliche von Schaeffler Automotive, Peter Egner.

Ein Vertreter sowohl der Zulieferer als auch der Hersteller und zugleich Veranstalter der IAA Transportation ist der Verband der Automobilindustrie (VDA). Mit aktuellen Erkenntnissen von der weltgrößten Leitmesse rund um die Themen Nutzfahrzeuge und Güterverkehr meldet sich VDA-Präsidentin Hildegard Müller mit einer Videoansprache ans Publikum.



Auf dem Weg zur Klimaneutralität kommen verschiedene Antriebslösungen zum Einsatz: Sowohl Elektro- als auch Wasserstoff-Lkw sind bereits auf der Straße, letztere aber noch in deutlich geringeren Stückzahlen. Wo beide Technologien ihre Stärken ausspielen können, wie es um die Energie-Infrastruktur bestellt ist und wie sich die Lkw bisher bewähren, erläutern Experten in zwei Podiumsdiskussionen.

Zwei Diskussionsrunden

An der Runde zum Elektro-Lkw wirken Dr. Egon Christ (Leiter Elektrowerksstrategie) und Dr. Gregor Tjaden (Leiter Erneuerbare Energien) aus dem Hause Mosolf sowie Alexander Ketterl, Geschäftsführer von Kiepe Electric, mit. Der Diskussion zum Wasserstoff-Lkw stellen sich Bernhard Wasner, Geschäftsführer von Paul Nutzfahrzeuge, Dr. Micha Lege, Geschäftsführer von Wiedmann & Winz, Marius Neining, Partner bei Transcare, und Constanze Weinkum aus dem Business Development bei Ryze Power.

Doch was wäre eine Plattform ohne weitere Expertise von den Anwendern? Mit ihrer Bereitschaft, die Fahrzeuge auch in die Fuhrparks aufzunehmen, steht und fällt die Antriebswende. In zwei Talkrunden erläutern hierzu Logistikscheider ihre Sicht der Dinge: Jürgen Albersmann, CEO von Contargo, Rüdiger Elflein, Chef der Elflein Spedition, Fokke Fels, CEO von L.I.T., Matthias Strehl, Geschäftsführer, Verantwortlicher bei GV Management.

Albersmann, Elflein und Strehl wurden in der Vergangenheit bereits mit dem EPA ausgezeichnet. Sie erläutern, wofür sie den prestigeträchtigen Preis einst bekamen und wo sie heute in Sachen Klima- und Ressourcenschutz stehen.

Anschließend übernimmt Ludwig Häberle die Regie, Projektmanager bei Logistics Advisory Experts und verantwortlich auch für die EPA-Preisverleihung 2024. So kommt am Ende der Veranstaltung noch einmal richtig Spannung auf, wenn im Lauf des Abends bekannt gegeben wird, wer die diesjährigen Preisträger sind.

Text: Matthias Rathmann |
Fotos: DAF/Hendrik van de Pol,
Next Mobility Konsortium, Schaeffler Group

500 Teilnehmer

PASSEN IN DAS AUDITORIUM VON SCHAEFFLER IN HERZOGENAURACH, VERANSTALTUNGSSORT DES ZERO EMISSION SUMMIT

Vorreiter in Sachen Antriebswende: Contargo hat mit seinen elektrisch betriebenen Lkw die Eine-Million-Kilometer-Marke geknackt.

Die Herstellerseite ist mit mehreren Referenten vertreten, die mit frischen Eindrücken von der IAA Transportation ihre jeweiligen Produkte und Lösungen vorstellen. Mit von der Partie sind MAN-Vorstandschef Alexander Vlaskamp, Schmitz Cargobull-Vorstandschef Andreas Schmitz, Christian Sulser, Vertriebs- und Marketingvorstand von Iveco Magirus, Christian Wilz, Vorsitzender der Geschäftsleitung von Mercedes-Benz Lkw & Fuso Deutschland, und Bernhard Wasner, Geschäftsführer von Paul Nutzfahrzeuge.

Die Zulieferseite ist allein durch den Gastgeber Schaeffler, einer der ganz großen Akteure und Anbieter von einer Vielzahl an Komponenten für Elektro- und Wasserstoff-Lkw, ebenfalls würdig vertreten. Mit von der Partie sind Matthias Zink, CEO von Schaeffler Automotive, sowie der Logistik-Verantwortliche von Schaeffler Automotive, Peter Egner.

Ein Vertreter sowohl der Zulieferer als auch der Hersteller und zugleich Veranstalter der IAA Transportation ist der Verband der Automobilindustrie (VDA). Mit aktuellen Erkenntnissen von der weltgrößten Leitmesse rund um die Themen Nutzfahrzeuge und Güterverkehr meldet sich VDA-Präsidentin Hildegard Müller mit einer Videoansprache ans Publikum.



Mit dabei: Paul-Nutzfahrzeuge – das Unternehmen aus Vilshofen setzt auf Wasserstoff als künftige Schlüsseltechnologie.

DER ECO PERFORMANCE AWARD

Der Eco Performance Award (EPA) wird seit 2008 vergeben und ist einer der renommiertesten Nachhaltigkeitspreise in der Transport- und Logistikbranche. In diesem Jahr wird er in den Kategorien Großtransporter, KMW, Start-up und Digitale Innovation verliehen. Die Prämierungsfeier findet ebenfalls am 5. November bei Schaeffler in Herzogenaurach statt – direkt im Anschluss an den Zero Emission Summit. Das wert die Veranstaltung zusätzlich auf und ist ein weiteres Argument, sich gleich Tickets für einen Besuch zu sichern.

INFOS UND ANMELDUNG

- Der Zero Emission Summit findet am 5. November in der Konzernzentrale von Schaeffler in Herzogenaurach statt.
- Anmeldung über www.eurotransport.de/zero-emission-summit, weitere Infos auch über veranstaltung@etm.de
- Die Teilnahmegebühr beträgt pro Teilnehmer 750 Euro (netto). Ermäßigte Preise von 430 Euro (netto) gelten für Dekra-Mitglieder und trans aktuell-Abonnenten.

[Hier geht's zur Anmeldung](#)

[STARTSEITE](#)

Aufruf zum Teilen

Trans4Log-Kongress in Hannover zur Sharing Economy in der Logistik – Start-ups wie Menlo79, Unnbound und Logistikbude präsentieren ihre Lösungen



Sharing Economy: Hat dieses Wirtschaftsmodell, also das Teilen von Ressourcen, Gegenständen oder Dienstleistungen, Zukunft? Beim Trans4Log-Kongress „Sharing Economy in der Logistik“ in Hannover, organisiert von dem Beratungsunternehmen LNC Logistic Network Consultants, ging es darum, Antworten auf diese Frage zu finden. Schon bei der Begrüßung machte Frank Doods, Staatssekretär im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Bauen, Verkehr und Digitalisierung, den Teilnehmern klar, worauf es ankommt: „Nicht nur ausprobieren, es soll auch wirtschaftlich sein.“

Intelligente Lösungen und Optimierungen würden dem Fachkräftemangel entgegenwirken. „Wir erleben hier eine Mutmach-Veranstaltung, bei der man vieles entdecken kann“, so Doods. Start-ups wie diejenigen die ihre Geschäftsmodelle auf der begleitenden Messe präsentieren, seien wichtig für das Ökosystem Logistik.

Impulse für erfolgreiches Sharing lieferten Start-ups wie Menlo79, Unnbound und Logistikbude, aber auch der Organisator LNC gemeinsam mit dem Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste (BdKEP).

Personaldisposition digitalisieren

Das Berliner Start-up Menlo79 bietet ein digitales Programm für die Personaldisposition an, bisher allerdings nur für den Bahnsektor. Zu den rund 20 Partnern des 2019 gegründeten Start-ups zählen das Eisenbahnverkehrsunternehmen Flixtrain, die Havelländische Eisenbahn (HVLE) und Furrer + Frey, Anbieter im Bereich Fahrleitungssysteme. „Natürlich stehen wir einer Nutzung in anderen Branchen, insbesondere auch bei Speditionen, offen gegenüber. Wenn hier Interesse an einem Pilotprojekt besteht, sind wir dabei“, sagte Gerrit Koch to Krax, Chief Revenue Officer (CRO) bei Menlo79. Die Personalplanung sei oft zeitintensiv und ineffizient.

Menlo79 hat daher das Online-Portal Wilson entwickelt, das mithilfe von Algorithmen das richtige Personal hinsichtlich Verfügbarkeit, Qualifikation und Arbeitszeiten in Sekundenschnelle finde. Im sogenannten Operations Cockpit sind live alle täglichen Abläufe und Abweichungen zu sehen. Mithilfe der erfassten Arbeitszeiten erfolge auch eine automatische Abrechnung.



„Digitale Disposition soll so einfach sein wie Online-Shopping“

GERRIT KOCH TO KRAX,
CRO BEI MENLO79

Anzeige

automechanika
FRANKFURT

10. – 14. 9. 2024
FRANKFURT / MAIN

Jetzt Ticket sichern!

Die Flotte auf neuem Kurs

Flottentag am 12. 9. in der Halle 11.

automechanika.messefrankfurt.com

messe frankfurt

Das eigene Personal mit anderen Unternehmen zu teilen, funktioniert über die Zusatzfunktion Wilson Share. Diese Funktion ist Teil des Förderprogramms Zukunft Schienengüterverkehr vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). „Wir wollen Grenzen aufweichen. Digitale Disposition soll so einfach sein wie Online-Shopping“, sagte Koch to Krax.

Lagerfläche teilen

Die Lösung von Menlo79 teilt Personal und Arbeitsaufwände. Heinrich Brunhöber, Co-Founder des Start-ups Unnbound, präsentierte eine Möglichkeit, wie sich Lagerfläche teilen lässt. „Logistik ist eine der besten Anwendungsfälle für Sharing Economy“, sagte Brunhöber. Unnbound verfüge über mehr als 300 Lagerstandorte in elf EU-Ländern. Einen kurzfristige gebuchten Palettenstellplatz On-Demand bietet das Berliner Start-up genauso wie einen Überblick über Wareneingänge, Lagerbestände und Aufträge in Echtzeit über die Unnbound-App.

Das Gründerteam um Brunhöber hat die softwarebasierte Warehousing-Plattform für große Händler und Marken entwickelt. Die großen Unternehmen werden über die Plattform mit kleinen und mittelständischen Lagerlogistikern vernetzt. Seit Sommer 2023 ist die Lösung auf dem Markt.

Ladungsträger verwalten

Nicht nur die Lagerfläche lässt sich sharen, sondern auch die Ladungsträger. Ladungsträger wie die Europalette, Gitterboxen oder Gemüseboxen werden laut Felix Lütjann von dem Start-up Logistikbude zwar schon geteilt. „Aber nicht effizient oder nachhaltig“, so Lütjann, der für PR und Marketing zuständig ist. Dafür bietet die Logistikbude, die es seit Ende 2021 gibt, eine ökologische und ökonomische Alternative. Mit der eigens entwickelten Software lassen sich sämtliche Mehrwegobjekte verwalten: von Standard-Ladungsträgern wie Paletten oder Behältern über individuelle Ladungsträger bis hin zu Sonderlösungen, zu denen Cargobikes oder Mehrweg-Geschirr zählen. „Wir digitalisieren den nervigsten Prozess in der Logistik“, heißt es auf der Website des Unternehmens.

Die Kunden können zwischen den drei Paketen „Tausch“, „Tracking“ und „Komplett“ wählen. Die Logistikbude übernimmt beim Paket „Tausch“ die Verwaltung, zu der die Tauschkontoführung, die automatische Kontenabstimmung, die Buchung sowie das Hochladen und Prüfen von Partnerkontoauszügen zählen. Unter „Tracking“ fallen Partnerauszahlung, Tracking und Dokumentation der serialisierten Ladungsträger. Das „Komplett“-Paket vereint beide Dienstleistungen.

Konzepte für die Stadt

Trotz der innovativen Ansätze: „Beim Sharing-Anteil ist in Deutschland noch viel Luft nach oben“, sagte Michael Kuchenbecker, Geschäftsführer und Senior Consultant bei LNC. Er stellte gemeinsam mit Andreas Schumann, Vorsitzender des Bundesverbandes der Kurier-Express-Post-Dienste (BdKEP), urbane Sharing-Konzepte vor.

Gemäß einer Studie des Software-Dienstleisters Capterra zu den Sharing-Anteilen in ausgewählten Ländern liegt der Anteil in Deutschland bei lediglich zehn Prozent – davon entfallen wiederum 94 Prozent der Sharing-Ideen auf Start-ups. Das müsse nicht so bleiben. Vor allem für die letzte Meile gebe es vielversprechende Konzepte, kooperative Liefernetzwerke und Zustelldienste, gemeinsam genutzte Technologie und Daten sowie geteilte Lager- und Umschlagflächen sind Ansätze für die urbane Logistik, die Kuchenbecker nannte.

Andreas Schuman vom BdKEP bedauerte, dass die DHL größten Unternehmen der KEP-Branche, DHL und Amazon, nicht an Sharing-Konzepten interessiert sind. Denn das Teilen von Paketstationen habe nur dann eine Chance, wenn alle Unternehmen mitziehen.

Text: Franziska Nieß |
Fotos: Adobe Stock/oleg_chumakov, Menlo79

94

Prozent

DER SHARING-
IDEEN
STAMMEN VON
START-UPS

Open Logistics Foundation entwickelt offene Lösung für den Zoll

Wie eine Plattform für Nutzfahrzeug-Sharing funktioniert

UMFRAGE

Was sind die Vorteile der Sharing Economy im Vergleich zu traditionellen Konsummethoden?



Bis zu drei Antworten möglich, n=98. Hinweis: Es standen mehrere Antwortmöglichkeiten zur Verfügung, daher übersteigt die Gesamtsumme 100 Prozent. Quelle: Capterra 2022, hier gekürzt dargestellt.

STARTSEITE

Botschafterin für Open Source

Prof. Alice Kirchheim, neue Leiterin des Fraunhofer-Instituts für Materialfluss und Logistik, über aktuelle Projekte



trans aktuell: Frau Prof. Kirchheim, Sie haben zum 1. April die Nachfolge von Prof. Michael ten Hompel am Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML Dortmund angetreten. Wie waren die ersten Monate?

Prof. Alice Kirchheim: Auf mich sind erst einmal so viele Themen zugekommen, dass ich gar nicht gemerkt habe, wie schnell die ersten Monate vorbeigegangen sind. Das Fraunhofer IML in Dortmund bietet eine große Bandbreite an Themen, in die ich mich derzeit einarbeite: Intralogistik, Materialflüsse und deren Planung, Künstliche Intelligenz (KI) und natürlich die „Dauerbrenner“ wie Verpackungslogistik und Nachhaltigkeit – um eine Auswahl zu nennen.

Zusätzlich leiten Sie den Lehrstuhl für Förder- und Lagerwesen FLW der Technischen Universität Dortmund. Wie funktioniert die Doppelfunktion bislang?

Im Februar und März dieses Jahres war ich bereits am Lehrstuhl und habe die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kennengelernt. Meine ersten Lehrveranstaltungen werde ich im Wintersemester 2024/2025 halten. Seit April lerne ich das Fraunhofer IML kennen. Ich merke aber schon jetzt, dass es kein Spagat wird. Die Arbeit am Lehrstuhl der TU Dortmund und die am Fraunhofer IML sind menschlich und thematisch vernetzt. Vieles greift ineinander.

Welche Trends und Entwicklungen in der Logistik beschäftigen Sie derzeit am meisten?

Das Thema KI steht gerade ganz oben. Das Fraunhofer IML entwickelt zum Beispiel den evoBOT, der die Vorteile eines humanoiden Roboters besitzt, aber technisch nicht so komplex ist. Wir suchen derzeit aktiv nach Unternehmen, die den Prototyp testen wollen und erhalten dafür viele Anfragen. Außerdem beschäftigen wir uns mit generativen Sprachmodellen, sogenannten Large Language Models (LLM), mit deren Hilfe wir zum Beispiel mobile Roboter programmieren werden. Mit LLM lassen sich auch Nachhaltigkeitsberichte automatisch generieren. Dazu forschen wir ebenfalls. Digitalisierung und Automatisierung bieten in der Logistik viel Potenzial. Es gibt noch zu viele manuelle Prozesse, bei denen Papier eingesetzt wird.

Künstliche Intelligenz fürs Lager: Das Fraunhofer IML entwickelt den evoBOT, der die Vorteile eines humanoiden Roboters besitzt (s. Kasten).



ZUR PERSON

- Vor ihrem Start am Fraunhofer IML forschte und lehrte Prof. Alice Kirchheim seit März 2021 im Bereich der Planung und Auslegung von Logistiksystemen an der Helmut Schmidt Universität/Universität der Bundeswehr in Hamburg.
- Zuvor lehrte sie als Professorin an der Hochschule Aalen.
- Von 2013 bis 2019 war sie in verschiedenen Unternehmen der Kion Group in unterschiedlichen Positionen im Vertrieb manueller und automatischer Logistiksysteme tätig.
- Kirchheim hat an der Technischen Universität Hamburg-Harburg studiert und verfasste ihre Dissertation über die Erkennung von Stückgütern für die automatische Entladung aus Ladungsträgern.

Anzeige



Sichere Straßeninfrastruktur rettet Leben

Um sicher von A nach B zu kommen, braucht es unter anderem eine funktionierende, sichere Verkehrsweginfrastruktur. Nach Schätzungen der Weltgesundheitsorganisation WHO werden jährlich bis zu 50 Millionen Menschen bei Straßenverkehrsunfällen verletzt, rund 1,2 Millionen davon tödlich. „Die Ursachen sind vielfältig. Oft spielen aber die Gestaltung und der Zustand der Straßeninfrastruktur eine negative Rolle – als mitverursachende Faktoren oder indem sie die Unfallfolgen vergrößern“, so Jann Fehlaue, Geschäftsführer der DEKRA Automobil GmbH, bei der Vorstellung des DEKRA Verkehrssicherheitsreports 2024 „Verkehrsräume für Menschen“ in Berlin.

Mehr denn je steht die Straßeninfrastruktur im Spannungsfeld unterschiedlichster Ansprüche. Hinzu kommt der rasante Wandel im Mobilitätsverhalten in vielen Teilen der Welt. Weiterentwicklungen in den Bereichen Sensorik, Rechnerleistung und Akkukapazität haben neue Mobilitätsformen hervorgebracht oder bisherige revolutioniert. Der Wandel vollzieht sich dabei schneller, als Anpassungen der Infrastruktur möglich sind.

„Angesichts dieser komplexen Herausforderungen sind die sorgfältige Planung und Umsetzung entsprechender Maßnahmen wichtiger denn je, um Unfälle zu vermeiden oder zumindest ihre Folgen zu minimieren“, so Fehlaue. Die Anforderungen an die Straße sowie den Seitenraum hängen dabei von vielen Parametern ab – etwa vom Zweck der Straße, von der erwarteten Verkehrsstärke und vom Modal Split, also der Nutzung der Straße mit verschiedenen Verkehrsmitteln. „Aber egal, ob Infrastruktur für den Mischverkehr ausgelegt ist, wie Orts- und Landstraßen, oder ob sie bestimmten Gruppen

von Nutzenden vorbehalten ist, wie etwa Fußgängerzonen, Radschnellwege oder Autobahnen: Die Sicherheit muss immer im Fokus stehen“, betonte Fehlaue.

Nach Ansicht von Kristian Schmidt, Europäischer Koordinator für Straßenverkehrssicherheit, spielt die Infrastruktur eine entscheidende Rolle bei den verschiedenen Faktoren, die seitens der EU mit dem „Safe System“-Ansatz angegangen werden. „Die Infrastruktur ist für rund 30 Prozent aller schweren Verkehrsunfälle maßgeblich“, schreibt Schmidt im DEKRA Verkehrssicherheitsreport. Während Straßen mit gutem Instandhaltungszustand das Unfallrisiko senken, würden Fehler verzeihende Straßen den Schweregrad von möglichen Unfällen verringern.

Der DEKRA Verkehrssicherheitsreport 2024 „Verkehrsräume für Menschen“ steht online unter www.dekra-roadsafety.com zum Download zur Verfügung.

Welche Lösungsansätze entwickelt das Fraunhofer IML dafür?

Wir fördern den Open-Source-Ansatz und arbeiten daran, skeptischen Unternehmen die Vorteile aufzuzeigen. Das Fraunhofer IML hat die Gründung der Open Logistics Foundation initiiert. Rhenus, Duisport, Dachser und DB Schenker haben sie 2021 zu dem Zweck gegründet, gemeinsam Software-Lösungen für Standard-Aufgaben zu entwickeln. Außerdem bieten wir Unternehmen mit fehlenden eigenen Entwicklungsressourcen Open Labs an, in denen wir dann mehrere Unternehmen zu einem Thema zusammenbringen. Dabei steuern wir die Entwicklungsressourcen bei – alles natürlich als Open Source.

Welche Rolle übernehmen Sie bei den Projekten?

Ich bilde gerade in den großen strategischen Projekten die Brücke zum Management in den Unternehmen. Häufig fühle ich mich wie eine Außenministerin, die das Fraunhofer IML mit den aktuellen Trends und Themen sowohl in der Öffentlichkeit, während der Projektinitiierung, aber auch in der Presse vertritt.

Welche Highlights stehen in diesem Jahr noch an?

Am 4. und 5. September findet in Dortmund die IN2AI statt, die erste KI-Messe in Nordrhein-Westfalen. Veranstalterin ist die Messe Dortmund. Parallel veranstaltet das Fraunhofer IML den traditionellen Zukunftskongress Logistik – in diesem Jahr in Veranstaltungskooperation mit AI24, einer Konferenz des Lamarr-Instituts für Maschinelles Lernen und Künstliche Intelligenz. Im Rückblick war natürlich die Logimat in Stuttgart ein Highlight. Dort haben wir auch den evoBOT präsentiert. Außerdem entwickeln wir stets unsere Projekte weiter und vermelden, wenn es Fortschritte gibt.

Text: Franziska Nieß | Fotos: Fraunhofer IML, Fraunhofer IML/Michael Neuhaus

DER EVOBOT DES FRAUNHOFER IML

- Kollaborativer Transportroboter, der Objekte in variablen Höhen schieben, ziehen und wenden kann.
- Bei gleichbleibender Basis sind verschiedene Greiffkonzepte möglich.
- Das Erscheinungsbild soll die Hemmschwelle einer Interaktion zwischen Menschen und Roboter senken.
- Besteht aus zwei doppelten Pendeln (ein Arm- und ein Beinpaar) und erinnert optisch an einen Segway.

 **STARTSEITE**

Energie sparen mit Zertifizierung

Zwischenbilanz über das Energieeffizienzgesetz (EnEFG) – Spediteure gewähren Praxiserkenntnisse



Bürokratie abbauen ist ein weit verbreitetes Schlagwort. Doch in der Speditionspraxis stellt sich die Realität oft etwas anders dar.

Ein Beispiel dafür ist das Energieeffizienzgesetz (EnEFG). Das Ziel: Energie sparen. Es ist im November 2023 in Kraft getreten und brachte seither neue Verpflichtungen für Speditionen mit sich.

So müssen alle Unternehmen mit einem Jahresenergieverbrauch von mehr als 7,5 Gigawattstunden Energiemanagementsysteme (EMS) wie auch Umweltmanagementsysteme (UMS) einführen. Demgegenüber sind Unternehmen mit einem Jahresenergieverbrauch von mehr als 2,5 Gigawattstunden verpflichtet, konkrete Pläne zu wirtschaftlichen Energieeffizienzmaßnahmen zu erstellen und zu veröffentlichen.

Doch wann erreicht eine Spedition überhaupt einen jährlichen Energieverbrauch von 2,5 GWh? Laut Bundesverband Spedition und Logistik (DSLVL) ist dies der Fall, wenn die Logistikimmobilie eine Fläche von 70.000 Quadratmetern umfasst und der Verbrauch 36 kWh pro Quadratmeter und Jahr beträgt. Beim Fuhrpark geht der DSLVL von einem Dieserverbrauch der firmeneigenen Fahrzeugflotte von etwa 250.000 Litern als Richtwert aus.

Dem anderen Schwellenwert von 7,5 GWh liegt eine Logistikanlage mit einer Fläche von etwa 208.000 Quadratmeter zugrunde oder ein Dieserverbrauch von etwa 750.000 Litern jährlich.

BAFA prüft stichprobenartig

Kein Gesetz ohne Kontrolle: So hat das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) laut § 10 des EnEFG das Recht, stichprobenartig die Umsetzung von Energiemanagementsystemen (EMS) oder Umweltmanagementsystemen (UMS) zu überprüfen, ebenso die Erstellung und Veröffentlichung von Energiesparplänen. Vorsätzliches oder fahrlässiges Zuwiderhandeln kann mit Bußgeldern bis zu 100.000 Euro geahndet werden.

Wie das BAFA in einem Merkblatt ausführt, sind einige Energieverbräuche ausgenommen (siehe Kasten unten links). Generell ausgenommen von den Pflichten des EnEFG sind Unternehmen, deren jährlicher Energieverbrauch im Durchschnitt der letzten drei Jahre 2,5 Gigawattstunden (GWh) nicht übersteigt.

Umfrage in der Branche

Wie geht die Branche mit dem EnEFG um? trans aktuell hat sich dazu bei verschiedenen Playern umgehört. So ist beispielsweise Dachser im Zuge des EnEFG zu einem Energiemanagementsystem gemäß der Zertifizierung nach DIN ISO 50001 verpflichtet. „Diese Zertifizierung streben wir nach gründlicher Vorbereitung ab Mitte 2025 an“, erklärt Thomas Burger, Head of Construction & Real Estate bei Dachser, gegenüber trans aktuell. Das EnEFG sei für Dachser mit Vor- und Nachteilen verbunden, betont Burger. Einerseits helfe das EnEFG dem Unternehmen, die ohnehin bereits energieeffizienten Immobilien weiter zu optimieren. Andererseits sei damit auch zusätzlicher bürokratischer Aufwand verbunden.

Bei der Seifert Logistics Group aus Ulm wirkt sich das EnEFG ähnlich aus. Das Unternehmen ist verpflichtet, bis September 2025 ein Energiemanagementsystem nach ISO 50001 2018 einzuführen, darüber hinaus auch ein Umweltmanagementsystem nach EMAS. EMAS ist die Kurzbezeichnung für „Eco-Management and Audit Scheme“ oder auch bekannt als „EU-Öko-Audit“. Axel Frey, CEO der Seifert Logistics Group, erklärt gegenüber trans aktuell, bereits in diesem Jahr findet im Ulmer Headquarter die Erstzertifizierung nach ISO 50001 2018 im deutschen Raum statt.

Er erklärt: „Zusätzlich verlangt der Gesetzgeber, dass alle wirtschaftlich sinnvollen Maßnahmen zur Energieeffizienz ermittelt und umgesetzt werden. Diese Maßnahmen müssen von einem Zertifizierer, Umweltgutachter oder Energieauditor bestätigt werden. Ein Abwärme-Kataster und eine Erklärung der Geschäftsführung sind beim BAFA einzureichen.“

Kosten durch Bürokratie

Wie bereits Burger kritisiert auch Frey, die mit dem EnEFG verbundene Bürokratie sei viel zu hoch. „Die dadurch entstehenden Kosten stellen unnötige Hürden dar“, betonte der CEO. Darüber hinaus seien Planung, Umsetzung und Prüfung des EMS nach Vorgaben des EnEFG mit einem hohen Kostenaufwand und Einsatz von erhöhten personellen Ressourcen verbunden. „Für das Pflegen des EMAS werden wir dauerhaft Ressourcen einsetzen müssen“, ist sich Frey sicher. Dennoch ist er sich sicher: „Die Förderung von Energieeffizienzmaßnahmen ist entscheidend für den Klimaschutz und die Reduzierung des ökologischen Fußabdrucks.“

Auch ohne das EnEFG würde das Thema Nachhaltigkeit bei der Seifert Logistics Group weit oben auf der Agenda stehen. „Wir wurden bereits zweimal mit dem Eco Performance Award ausgezeichnet“, betont Frey. Ähnlich äußert sich Stefan Borggreve, Vorstandsmitglied von Hellmann Worldwide Logistics. „Wir haben bereits seit 1993 stetig gewachsenes Integriertes Managementsystem eingebaut, so dass wir die zusätzlichen Aufgaben auf die lokalen Managementbeauftragten an unseren Standorten auf der ganzen Welt verteilen konnten.“

Aber natürlich bedeute das EnEFG zusätzlichen Aufwand bei den jeweiligen Mitarbeitenden, die für das Thema vor Ort verantwortlich seien, betont Borggreve. Mit dem EnEFG sei sowohl ein bürokratischer als auch organisatorischer Aufwand verbunden, der gleichzeitig auch zu höheren Kosten für Unternehmen führt.

Der entscheidende Grund dafür laut Borggreve: „Man benötigt eine Zertifizierungsgesellschaft, um die Einhaltung der Standards nachzuweisen.“

Kein zusätzliches Personal

Vor acht Jahren etablierte das Unternehmen gemäß den gesetzlichen Anforderungen auch ein EMS. Im Zuge dessen treibt Hellmann Maßnahmen zur Energiereduzierung voran und bewertet diese nach den beiden ISO-Standards 14001 für Umwelt und 50001 für Energie regelmäßig neu.

Zusätzliche personelle Ressourcen benötigt Hellmann wegen des EnEFG nicht. „Bei Hellmann haben wir das EMS in unser bereits seit 1993 stetig gewachsenes Integriertes Managementsystem eingebaut, so dass wir die zusätzlichen Aufgaben auf die lokalen Managementbeauftragten an unseren Standorten auf der ganzen Welt verteilen konnten.“

Aber natürlich bedeute das EnEFG zusätzlichen Aufwand bei den jeweiligen Mitarbeitenden, die für das Thema vor Ort verantwortlich seien, betont Borggreve. Mit dem EnEFG sei sowohl ein bürokratischer als auch organisatorischer Aufwand verbunden, der gleichzeitig auch zu höheren Kosten für Unternehmen führt.

Der entscheidende Grund dafür laut Borggreve: „Man benötigt eine Zertifizierungsgesellschaft, um die Einhaltung der Standards nachzuweisen.“

Text: Ralf Lanzinger |
Fotos: Adobe Stock - Andrii Zastrozhnov, Seifert Logistics Group, Dachser, Hellmann



„Wir streben die Zertifizierung nach DIN ISO 50001 ab Mitte 2025 an“

THOMAS BURGER
HEAD OF
CONSTRUCTION & REAL
ESTATE BEI DACHSER



„Planung, Umsetzung und Prüfung des EMS mit hohem Aufwand verbunden“

AXEL FREY
CEO SEIFERT LOGISTICS
GROUP



„Wir haben Nachhaltigkeit sowie so auf der Agenda“

STEFAN BORGGREVE CHIEF
DIGITAL OFFICER (CDO) BEI
HELLMANN

Anzeige



Ihr zuverlässiger Businesspartner.

Ein starker und zugleich hoch effizienter 500 PS Ecotorq Motor, mehr Nutzlast, verbesserte Aerodynamik, lange Wartungsintervalle und ein dichtes Netzwerk an qualifizierten Servicepartnern: Mit dem F-MAX bringen Sie Ihr Business auf lange Sicht zuverlässig voran.

ford-trucks.de



Sharing the load

DIE AUSNAHMEN

Ausgenommen von der Berechnung des EnEFG sind Energieverbräuche bei

- Gütertransporten, die im Auftrag von Dritten (beauftragte Transportdienstleister) durchgeführt werden
- geleasteten und gemieteten Fahrzeugen
- internationalen Transporten, die nicht in Deutschland starten oder enden
- privat genutzten Dienstwagen
- Transporten außerhalb Deutschlands
- Transporten, die nicht vom Unternehmen selbst empfangen werden, sondern an Dritte geliefert werden

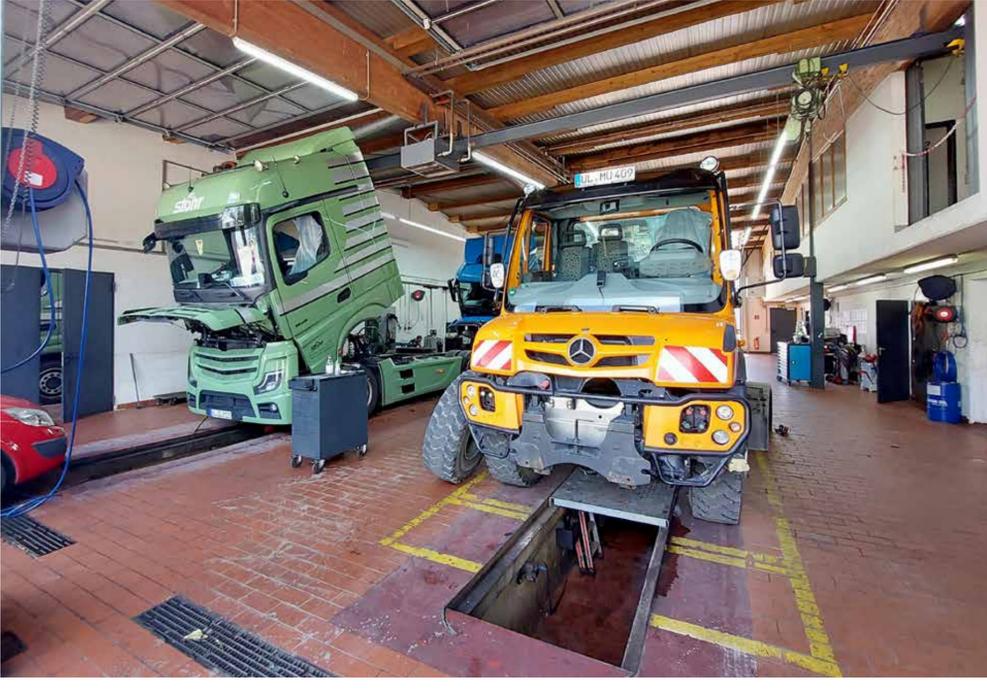
Ausgenommen von der Berechnung des EnEFG sind darüber hinaus Bunkeröle für die Seeschifffahrt



STARTSEITE

Win-win-Situation geschaffen

Stöhr Logistik verpachtet unternehmenseigene Lkw-Werkstatt – Fokussierung auf die Kernkompetenzen



Soll eine Spedition ihre eigene Lkw-Werkstatt betreiben? Erwin Stöhr, Geschäftsführer von Stöhr Logistik, antwortete auf diese Frage viele Jahre mit „Ja“. Im Zuge eines Generationswechsels in der Werkstattleitung und mit Blick auf die Antriebswende bei Lkw kam er jedoch auf eine andere Idee: die Verpachtung der bisherigen unternehmenseigenen Werkstatt von Stöhr in Munderkingen an die Mercedes-Benz-Vertragswerkstatt Gairing aus dem rund 20 Kilometer entfernten Riedlingen.

Bereits in den Jahren zuvor hatte Stöhr geschäftliche Verbindungen mit Geschäftsführer Maximilian Gairing. Denn Stöhr ließ bei ihm regelmäßig Zugmaschinen reparieren, die wegen Kapazitätsengpässen in Stöhrs Werkstatt nicht repariert werden konnten.

Neue Konstruktion

Daher entstand folgende geschäftliche Konstruktion: Gairing pachtet die Werkstatt von Stöhr. Alle bisherigen Mitarbeiter Stöhrs blieben im Betrieb. Damit verfügte Gairing über einen gut ausgebildeten und motivierten Mitarbeiterstamm. Und er hatte eine Sorge weniger. Er befürchtete nämlich, langfristig nicht genug Arbeit für seine Mitarbeiter zu haben, da Lkw tendenziell weniger reparaturanfälliger werden. Diese Gefahr besteht nun nicht mehr. Es wurde ein langfristiger Vertrag geschlossen, dass Gairing den Fuhrpark von Stöhr – immerhin rund 170 Lkw – langfristig in Sachen Service und Wartung betreut. Darüber hinaus räumten beide Geschäftspartner weitere Stolpersteine aus dem Weg.

Um die Werkstattarbeiten künftig mit weniger Zeitdruck ausführen zu können, kaufte Gairing seinem Vertragspartner fünf Zugmaschinen ab. Diese bekommt Stöhr seitdem kostenlos zur Verfügung gestellt. So ist es möglich, dass täglich fünf Lkw von Stöhr Logistik in der Werkstatt repariert werden können, ohne dass es zu Ausfällen kommt. Die Zugmaschinen werden ohne Zeitdruck unter der Woche repariert. „Und es gibt keinen Stress, weil Zugmaschinen ausfallen“. Darüber hinaus entfällt das Reparieren von Zugmaschinen am Freitagnachmittag und am Samstag. Direkt vor der Firmenzentrale in Rottenacker steht der Tauschplatz für diese Lkw. Die Fahrer von Stöhr stellen die Zugmaschinen zur Reparatur dort ab. Anschließend fahren Gairings Mitarbeiter die Zugmaschinen entweder nach Munderkingen oder Riedlingen in die Werkstatt und wieder zurück nach Rottenacker.

Lkw mit Stöhr-Branding

Sämtliche fünf Lkw haben das Branding von Stöhr wie auch die Telematik und sonstige technische Ausstattung übernommen. Daher müssen sich die Fahrer nicht umgewöhnen, wenn sie diese Fahrzeuge nutzen.

Die jeweiligen Leistungen rechnet Stöhr mit Gairing im Rahmen einer Servicevertrags und einer Pauschale ab. Diese umfasst sowohl die Zugmaschinen wie auch die Trailer. Dadurch sind so gut wie alle Reparaturen und Schäden abgedeckt, auch Motor- und Getriebebeschäden. Ebenso Services und Hauptuntersuchungen. Die Laufzeit dieser Serviceverträge beträgt bei Zugmaschinen sechs Jahre und bei Trailern acht Jahre. Stöhrs Fuhrpark besteht hauptsächlich aus Zugmaschinen von Mercedes-Benz, MAN und Volvo. Zudem hat die Spedition zwei Iveco-LNG-Lkw im Einsatz. Die Trailer stammen überwiegend von Kögel, Schwarzmüller und Berger.

Um die Werkstattarbeit abzustimmen, treffen sich Stöhrs Fuhrparkleiter und ein Koordinator von Gairing einmal wöchentlich zum Jour Fixe in Rottenacker. Etwa zwei- oder dreimal jährlich treffen sich Gairings Führungsteam sowie die Speditionsleitung um Erwin Stöhr zur Abstimmung.

Kundenzahl erhöht

Inzwischen bedient Gairing auch seine eigene Kundschaft in der gepachteten früheren Stöhr-Werkstatt. Da zwei Mercedes-Benz-Vertragswerkstätten in der Region ihren Betrieb aufgegeben haben, verzeichnet Gairing ein erhöhtes Kundenaufkommen. Stöhrs Lkw werden vorrangig repariert. „Wir sind der größte Kunde von Gairing“, erklärt Stöhr.

Die Entscheidung, die bisher betriebseigene Lkw-Werkstatt zu verpachten, entlastet den Geschäftsführer deutlich. „Es ist angenehm, dass ich mich jetzt nicht mehr um die Werkstatt kümmern muss.“ Denn es werde immer schwieriger, Fachkräfte für die Werkstatt zu finden. Auch für Samstagarbeit lassen sich Arbeitskräfte nur schwer motivieren.

Nun regelt Gairing sämtliche Personalangelegenheiten. „Es ist eine Win-Win-Situation. Gairing hat den Fuhrpark, ich habe die Entlastung“, erklärt der Geschäftsführer gegenüber trans aktuell. „Wir haben jetzt eine top Werkstatt mit top Know-how“, ist Stöhr überzeugt.

Lkw müssen in Vertragswerkstätten

Als Vorteil betrachtet es der Geschäftsführer auch, auf seinem eigenen Grundstück jetzt eine zertifizierte Mercedes-Benz-Vertragswerkstatt zu haben. „Jetzt kann ich Garantiefälle in der eigenen Werkstatt reparieren lassen. Das war früher nicht möglich.“ Mit Blick auf die Zukunft sagt der Speditionschef: „In ein paar Jahren wird an keinem Lkw mehr etwas geschraubt. Das heißt: Die Lkw müssen wegen zahlreichen Software-Updates ohnehin in eine Vertragswerkstatt. Wir als freie Werkstatt hätten hier noch mehr viel ausrichten können.“ Zudem ist sich Stöhr sicher, dass künftig Wartungsverträge die Regel sein werden.

Im Zuge der Neuordnung des Werkstattgeschäfts hat er auch das Reifengeschäft outsourct – an Michelin Services und Solutions. Wir bezahlen nur noch den Kilometerpreis, erklärt der Geschäftsführer den Schritt. Einzig die Waschhalle betreibt Stöhr weiter in Alleinregie auf dem Firmengelände weiter.

Im Zuge der Antriebswende besuchen Gairings Werkstattmitarbeiter bereits regelmäßig Schulungen zum Thema E-Lkw. Dies trifft sich gut, denn Stöhr plant, mehrere E-Lkw-Zugmaschinen anzuschaffen. Er betont, der Trend bewege sich bei Speditionen weg von der eigenen Werkstatt. Gründe dafür seien der Fachkräftemangel und die Antriebswende. Mit seiner Lösung ist Stöhr zufrieden: „Wir haben ein Rundum-Sorglos-Paket und unser Fuhrpark ist bestens betreut.“

Text: Ralf Lanzinger | Fotos: Stöhr Logistik



„Wir haben ein Rundum-Sorglos-Paket und unser Fuhrpark ist bestens betreut“

ERWIN STÖHR,
GESCHÄFTSFÜHRER VON
STÖHR LOGISTIK



Nur die Waschanlage betreibt Stöhr Logistik weiter in Alleinregie auf dem Werkstattgelände in Munderkingen.

DAS UNTERNEHMEN

- Gründung: 1962
- Hauptsitz: Rottenacker (Alb-Donau-Kreis) in Baden-Württemberg
- Mitarbeiter: rund 370, davon 23 Azubis
- Fuhrpark: rund 170 Lkw und 350 Anhänger und Auflieger
- Tätigkeitsspektrum: Transport und Logistik. Im Bereich Logistik bietet Stöhr das komplette Portfolio an. Im Transportbereich ist das Unternehmen europaweit unterwegs, und zwar in den Sektoren Automobil, Metall, Kunststoffe und Baustoffe. Für die Baustoffbranche benötigt Stöhr Logistik die speziellen Kranfahrzeuge.



Eingespieltes Team: Der Geschäftsführer von Stöhr Logistik, Erwin Stöhr (Mitte) mit Werkstattleiter Cölestin Waidmann (links) und dem stellvertretenden Werkstattleiter Kai Breymaier.

Pflichttermin für Werkstattprofis

Wie die Automechanika einem Spediteur beim Aufbau seiner Werkstatt half – Neuauflage der Messe im September



Gerade Jahre sind in der Regel Automechanika-Jahre, und so findet die Messe in Frankfurt am Main auch 2024 wieder statt, und zwar vom 10. bis 14. September.

Diesmal erwartet Olaf Mußhoff, Director Automechanika Frankfurt, internationale Aussteller aus über 80 Ländern. Darunter sind viele Wiederkehrer, beispielsweise Hersteller aus dem Lackbereich wie Axalta, PPG, 3M und Sonax, aber auch Unternehmen wie Exedy, Marelli Aftermarket, SKF, Sogefi und Trucktec, Spanesi, Airbest Industry, Cormach, OMCN, Rabotti sowie Rotar Marchinery Industrial.

Weitere Hallen geöffnet

Aufgrund der großen Nachfrage hat die Messeleitung beschlossen, weitere Hallen zu öffnen. So zeigen Unternehmen auch in der Festhalle und in der Halle 4.2 ihre Innovationen aus den Bereichen Ersatzteile und Komponenten. In den Hallen 10.3 und 9.1 befindet sich die World of Asia. Hier präsentieren die Aussteller hauptsächlich Neuheiten aus den Bereichen Ersatzteile, Komponenten sowie Diagnose und Reparatur.

Die Transformation der Automobilbranche ist omnipräsent im Rahmenprogramm der Automechanika Frankfurt. Aussteller können aus einer Reihe verschiedener Veranstaltungsformate wählen. Neu im Programm ist der Sustainability Court in Halle 5, wo Automobilhersteller, Zulieferer und Player aus dem Automotive Aftermarket ihre nachhaltigen Lösungen präsentieren und sich auf der Bühne sowie im angrenzenden Networking-Areal dazu austauschen können. Auf dem Future Mobility Park kann das Fachpublikum Fahrzeuge mit alternativen Antrieben und innovativen Zukunftslösungen live erleben und testen. In Halle 3 findet zum zweiten Mal das Experten-Forum „Innovation4Mobility“ statt. In Fachvorträgen und Diskussionsrunden bilden Experten den gesamten Themen-Kosmos ab, der mit dem Umbruch der Mobilitätsindustrie einhergeht.

Workshop für Nutzfahrzeug-Profis

Auch für Nutzfahrzeug-Profis hat die Automechanika einiges zu bieten, beispielsweise den rund zweistündigen Weiterbildungs-Workshop „Radar- und kamerabasierte Fahrerassistenzsysteme im Werkstattalltag“. Dieser findet im „Truck Competence-Werkstattzelt“ statt. Hier macht die Automechanika auch in diesem Jahr wieder interessierte Nutzfahrzeug-Profis fit für die Zukunft. Im Anschluss an den Workshop präsentieren namhafte Unternehmen aus der Nutzfahrzeug-Branche in rund zehnmütigen Impulsvorträgen interessante Werkstattpraxis-Themen rund um Service, Reparatur und Wartung moderner Nutzfahrzeuge (siehe Kasten).



„Viele Informationen von der Automechanika erhalten und genutzt“

DR. MICHA LEGE,
GESCHÄFTSFÜHRER DER
SPEDITION WIEDMANN &
WINZ AUS GEISLINGEN AN
DER STEIGE

Anzeige

KÖGEL
BECAUSE WE CARE

LEICHT IST DAS NEUE GROSS.

KÖGEL LIGHT PLUS

- ✓ höchste Nutzlast*
- ✓ nachweisliche Kraftstoffersparnis*
- ✓ erprobte Stabilität

*mehr Informationen finden Sie unter:
www.koegel.com/C02

www.koegel.com

Darüber hinaus bündeln der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK), die Plattform „Zukunftswerkstatt 4.0“ und die Automechanika ihre Kräfte in Sachen Werkstätten und präsentieren auf einer Fläche von rund 1.000 Quadratmetern in Halle 9 den Besuchern die Sonderschau „Werkstatt der Zukunft“.

Neubau nach Brand

Auch für zahlreiche Logistikentscheider ist ein Besuch bei der Automechanika interessant – beispielsweise für Dr. Micha Lege, Geschäftsführer der Spedition Wiedmann & Winz aus Geislingen an der Steige. „Der Besuch der Automechanika ist ein Pflichttermin für einen Logistikentscheider mit eigener Werkstatt“, erklärt der Spediteur gegenüber trans aktuell.

Er betont, beim Bau seines Truck Centers vor zehn Jahren habe er viele Informationen bei der Automechanika erhalten und genutzt. Beim Truck Center handelt es sich um die betriebseigene Werkstatt der schwäbischen Spedition. Diese entstand, nachdem die vorherige Werkstatt, die der Spedition seit 1974 gute Dienste leistete, infolge eines Großbrandes am Ende in Schutt und Asche lag. Die Entscheidung zum Neubau fiel schnell. Lege schaute sich damals viele Werkstätten an. Und besuchte auf der Automechanika 2012 zahlreiche Stände, um sich über den aktuellen technischen Stand, vermeiden oder minimieren Ausfälle und können regelmäßig technische Neuerungen berücksichtigen.“ Seiner Herkules-Aufgabe“, erinnert sich der Geschäftsmann, „denn schnell kamen bei der Planung noch eine Waschanlage und eine Tankstelle mit einem 100.000-Liter-Tank hinzu“.



Zum Truck Center von Wiedmann & Winz gehören auch eine Waschanlage und eine Tankstelle mit einem 100.000-Liter-Tank.

Relativ junge Lkw-Flotte

Die Spedition tauscht ihre Zugmaschinen regelmäßig mit 800.000 Kilometern aus. „Dadurch gewährleisten wir, dass die Flotte mit einem Durchschnittsalter von vier Jahren relativ jung ist“, betont Lege. Und: „Damit halten wir die Flotte auf dem aktuellen technischen Stand, vermeiden oder minimieren Ausfälle und können regelmäßig technische Neuerungen berücksichtigen.“ Seiner Herkules-Aufgabe“, erinnert sich der Geschäftsmann, „denn schnell kamen bei der Planung noch eine Waschanlage und eine Tankstelle mit einem 100.000-Liter-Tank hinzu“.

Die Versorgung mit Reparaturdaten von Mercedes-Benz funktioniert reibungslos. „Wir werden zweimal am Tag von Daimler Truck beliefert und haben das Diagnosesystem und sämtliche Info-services des Herstellers. Die Fahrzeuge sind mit der Daimler Truck-Telematik „Fleetboard“ ausgerüstet. Das alles erleichtert auch die Wartung der eigenen Flotte, betont Lege.

Beim Truck Center handelt es sich um eine freie Werkstatt, die auch Fabrikate anderer Hersteller repariert und darüber hinaus auch Drittkunden offensteht. Die eigene Werkstatt ist für Wiedmann & Winz wirtschaftlich interessant und verglichen mit einem Full-Service-Leasing das attraktivere Konzept. „Die Werkstatt ist ein Profit Center, das sich rechnet“, resümiert Lege gegenüber trans aktuell.

Text: Ralf Lanzinger | Fotos: Messe Frankfurt, Wiedmann & Winz

PRAXIS-VORTRÄGE FÜR NFZ-PROFIS

Themen sind bei der Automechanika unter anderem:

- Umgang mit Reifendruck-Kontrollsystemen (RDKS) bei schweren Lkw und Trailern sowie Bussen im Service
- MirrorCam-Spiegelersatzsystem fachmännisch kalibrieren
- Aktuelle Batterietechnologien für schwere Lkw
- Professioneller Bremssenservice an modernen Trucks und Trailern
- Professioneller Radlagerservice
- Der praktische Umgang mit dem neuen intelligenten digitalen Tachographen DTCO 4.1

Spaß bei Berg- und Talfahrten

MAN im Modelljahr 2024 – Predictive-Drive-Software für schwere Lkw – Neuheiten auch für TGL und TGM



Ein derartiges Aha-Erlebnis wie in den MAN TGX Test-Trucks des Modelljahrs 2024 erlebt man – ganz ehrlich – höchst selten am Steuer aufgefrischter Diesel-Lkw. In Zeiten, in denen kleine Modifikationen und Updates quasi ohne Unterlass in die europäische Fernverkehrs-Flotte wandern, haben sich große Meilensteine rar gemacht.

Und tatsächlich: Nach einer bahnbrechenden Neuerung sehen auch die Anpassungen von MAN für die schweren Trucks des Modelljahrs 2024 erstmal nicht aus. Okay, die neue Top-Einstellung des D26-Reihensechszylinders kommt jetzt auf 540 PS, das ist ein Wort. Auf Seiten des maximalen Drehmoments bleibt es aber bei 2.650 Nm.

Verbesserte Software

Entscheidender ist vielmehr, dass über die Efficient-Cruise-Steuerung eine nochmal ausgeklügelte Predictive-Drive-Software bekommt. Doch auch in Kombination klingt das nicht gerade nach der Neuerfindung des Sieben-Meilen-Stiefels. Fühlt sich am Steuer aber plötzlich genau so an! Auf den anspruchsvollen Landstraßen des westlichen Münchner Umlands, die mit kräftigen Gefällen aufwarten und ebenso steilen Anstiegen, fährt der auf rund 36 Tonnen ausgeladene TGX 18.540 (und auch sein 480er Modellbruder) nämlich geradezu, als wollte er neue Bestzeiten in den Asphalt brennen.

Das hört sich übertrieben an. Ist es aber nicht. Die ersten Kilometer wandert unser Blick ernsthaft immer wieder auf das digitale Kombiinstrument. Da muss sich doch der Performance-Modus aktiviert haben, denken wir uns. Aber nein, die standardmäßige Efficiency-Einstellung ist gesetzt. Und der Tempomat sogar gar nicht aktiv. Selbst wer das Marschtempo ganz altmodisch mit seinem Gasfuß diktiert, profitiert ab einer Geschwindigkeit von 25 Kilometern pro Stunde in Efficiency und Efficiency plus nämlich vom neuen Predictive Drive, das fährt wie ein Fahrer alter Schule auf einer Strecke, die er mitten in der Nacht im Dämmerenschlaf bewältigen könnte.



MAN TGX 18.540
Alles beim Alten: Cockpit-Layout und Bedienung wurden zum neuen Modelljahr nicht angefasst.

Soll heißen: Predictive Drive ist eben nicht der klassische Software-Hemmschuh, der sonst die Riege moderner Sattelzugmaschinen beherrscht. Die neue Steuerung ist mitnichten darauf bedacht, im Drehzahlkeller auf der Drehmomentwelle zu reiten, bis diese bricht und die nächstkleinere Gangstufe herausortiert werden muss.

Sie wählt stattdessen – wenn nicht gerade der Performance-Modus anliegt, das Pedal voll durchgetreten oder im manuellen Schaltmodus gefahren wird – schon auf den noch ebenen Metern vor dem Berg die passende Übersetzung und erklimmt mit dieser um Welten agiler die Höhenmeter bis zum Landstraßen-Gipfel. Oder Olymp, möchte man fast schon ehrfürchtig sagen.



MAN TGX 18.510
Weiter ein guter Mix: Digitales Kombiinstrument, breites Multimedia-Display und für viele Basisfunktionen doch klassische Tasten – das kommt bei vielen Fahrern gut an.

Was uns da geboten wird, ist also ein wirkliches Kontrastprogramm zum bisherigen Efficient Cruise, gerade in Efficiency plus. Da waren die schweren MAN darauf getrimmt, den eingelegten Gang so lang als möglich zu halten, um mit niedrigen Drehzahlen Kraftstoff zu sparen. Im Zweifel wurde in der Steigung zurückgeschaltet, womit der Truck natürlich an Tempo verliert und sich wenig agil anfühlt.

„Mein Gott, warum schaltest du denn nicht runter?“, dachte man sich doch ehrlicherweise in so einigen Situationen am Steuer, wenn man die Technik nicht im Voraus manuell entmündigte. Wohl gemerkt nicht nur in MAN.



MAN TGM 18.290
Keine Abstriche: Auch Verteiler-Fahrer dürfen sich über ein modernes Interieur mit digitalen Instrumenten und Multimedia-Display freuen.

Predictive Drive nutzt das auf dem Software-Hirn des Lkw hinterlegte Kartenmaterial jetzt glücklicherweise, um sich die Topographie der Strecke mit einem weiteren Horizont virtuell anzuschauen. Und zu berechnen, mit welcher Strategie der beste Kompromiss aus Verbrauch und Geschwindigkeit herauszuholen ist – auch unter Einberechnung des Verbrauchskennfelds des D26- und D38-Sechszylinders und des für die nahe Zukunft anstehenden Traton-Konzernmotors.

Richtiger Gang für Gefälle

Die Software regelt also vorab, wann ein moderates Angasen vor Steigungen sinnvoll ist und wie Zugkraftunterbrechungen durch Schaltvorgänge im Berg vermeiden werden können. Und sogar, ob es nicht sinnvoller ist, mit dieser höheren Drehzahl mit einem limitierten Drehmoment zu fahren statt mit einer Drehmomenterhöhung und maximal niedrigen Touren, was die heute sonst gängige Strategie grob umschreibt. Predictive Drive ist dazu klug genug, vorab den passenden Gang für Gefälle zu wählen – geht aber zumindest aktuell noch nicht so weit, die Fuhre beispielsweise für eine Kurven- oder Kreisverkehre auch unter Einsatz der Betriebsbremse zu verlangsamen.

Warum MAN diesen neuen Weg nun geht? Es ist nicht nur der Gewinn an Fahrdynamik und Durchschnittstempo. Die Münchner Ingenieure proklamieren mit der geschliffeneren Fahrweise auch einen Verbrauchsvorteil für sich. Um immerhin ein Prozent soll der Dieseldurst mit Predictive Drive in Efficiency plus zurückgehen. In der Realität könnten es sogar mehr sein, dürfte der bisher unbeliebte Spritsparmodus mit der neuen Software doch auf breitere Akzeptanz stoßen.

Kurz vor der Kuppe – so viel sei noch gesagt – belässt es MAN mit Blick auf den Verbrauch aber weiter bei den alten Verhaltensmustern. Sofern sinnvoll, aktiviert sich dann die EcoRoll-Funktion, die den Gang rausnimmt und damit die Geschwindigkeit im Rahmen des gesetzlich unterschwinger abfallen lässt, ehe sie im Gefälle verbrauchstechnisch frei Haus bis zur Überschwinger-Grenze wieder aufgenommen wird. Auch das sogenannte dynamische Segeln bleibt den schweren MAN erhalten. In der Ebene wird also weiter in fröhlicher Regelmäßigkeit Gas gegeben, um den Truck im Anschluss wieder einige Meter rollenlassen zu können. Eine – vorsichtig formuliert – in der Praxis nicht bei jedem Fahrer beliebte Funktion, die wohl nicht zuletzt deswegen sowohl in Efficiency als auch in Efficiency plus einzeln deaktiviert werden kann.

Eine weitere, auf Autobahnetappen entscheidende intelligente Neuerung gibt es aber außerdem noch: die segensreiche Überholerkennung! Verfügt der Truck über das Seitenradar, auf dem sonst der Tote-Winkel-Warner und der Abbiegeassistenten fußen, erkennt die Elektronik damit auch, ob der Fahrer gerade zum Überholen angesetzt hat und auf der linken Spur die Aktivierung der EcoRoll-Funktion über die Kuppe so gar nicht gebrauchen kann. Dann wird in dieser Situation automatisch eben nicht gesegelt, was zu einem merklichen Rückgang von Hasstiraden und hektischen Kickdown-Tritten führen sollte. Oder, politisch korrekt formuliert, die Akzeptanz der intelligenten Predictive-Drive-Fahrt beim Fahrer erhöht.

Flink dank PowerMatic

Genug der großen MAN, hin zu TGL und TGM. Auch in dieser Klasse haben die Münchner eine Neuheit im Gepäck, die ein großes Plus an Fahrdynamik und eine Verbrauchsreduktion um immerhin 1,4 Prozent mit sich bringt: die PowerMatic.

Hinter dieser Bezeichnung verbirgt sich nichts anderes als eine Wandler-Automatik aus dem Hause ZF. Und PowerMatic beschreibt das Acht-Gang-Getriebe mit zwei Overdrive-Stufen tatsächlich sehr gut. Gerade im 18-Tonnen-Testfahrzeug mit üppigen 290 PS fährt man so flink und leicht wie in einem Pkw.

Zurückschalten in der Steigung? Das stört dann der schalten, schnellen Gangwechsel oder spürbare Zugkraftunterbrechungen keinen Meter. Der TGM cruist wie auf Wolken durch die Lande. Kein Mensch muss da den Performance-Modus aktivieren oder gar im noch schnelleren, dafür aber etwas rauerem Emergency-Programm fahren, wenn er nicht gerade im Feuerwehr-Lkw sitzt und es um alles geht.

Geeignet für zügige Einsatzfahrten

Gerade die Feuerwehren werden sich über die neue Wandler-Automatik aber freuen, ist sie doch wie gemacht für zügige Einsatzfahrten. Verteiler-Fahrer werden dafür den Fahrkomfort lieben, den das Getriebe bietet. Das mit etwas Vorausschau geradezu lineare Fahren, das schon fast an die Charakteristik von Elektro-Lkw erinnert.

Spätestens in steileren Gefällen ist im Test-TGM der Diesels aber wieder omnipräsent. Mit 6,9 Litern Hubraum ist die Leistungsfähigkeit der EV-Bec naturgemäß begrenzt, sie tönt in der stärksten Stufe aber gewaltig. Der Löwe brüllt wieder, könnte man frech behaupten. Er tut es sonst aber ernsthaft und im besten Sinne. Ob PowerMatic oder Predictive Drive: Das MAN Modelljahr 2024 ist nicht weniger als ein Fahrer-Modelljahr – mit Vorzügen auch für Unternehmer.

Text: Julian Hoffmann |
Fotos: Bernhard Huber/MAN Truck & Bus

1
Prozent

WENIGER
DIESEL
VERBRAUCHT
DER LKW DANK
PREDICTIVE
DRIVE IM EFFICIENCY-
PLUS-MODUS

MAN TGX 18.510
Weiter ein guter Mix: Digitales Kombiinstrument, breites Multimedia-Display und für viele Basisfunktionen doch klassische Tasten – das kommt bei vielen Fahrern gut an.

MAN TGM 18.290
Keine Abstriche: Auch Verteiler-Fahrer dürfen sich über ein modernes Interieur mit digitalen Instrumenten und Multimedia-Display freuen.

1,4
Prozent

BETRÄGT DIE
VERBRAUCHS-
REDUKTION,
DIE DIE
POWERMATIC
MIT SICH
BRINGT



STARTSEITE

Facelift für die Mittelklasse

Mercedes-Benz verpasst dem eVito einen neuen Innenraum samt Infotainment und mehr Leistung im Antriebsstrang



Lange hat es gedauert, bis auch die mittlere Transporterbaureihe von Mercedes-Benz in den Genuss neuer Technik kommt. Zumindest beim Blick in den Innenraum fallen die Neuerungen dafür umso deutlicher auf.

Zunächst aber die harten Fakten: Der neue Mittelklasse-Stromer ist je nach Variante mit zwei Batteriegrößen und Leistungsstufen erhältlich. 60 kWh versorgen einen 85-kW-Motor. Auch an der Ladesäule geht es nicht ganz so rasant zu: 11 kW AC sind Standard, am Schnelllader gibt es auf Wunsch maximal 80 kW, Standard sind magere 50 kW. So dauert es also mindestens 35 Minuten, um den Akku wieder von 10 auf 80 Prozent aufzuladen. Sehr vernunftbetont fällt auch die Höchstgeschwindigkeit aus. Serie sind 80 km/h. Auf Wunsch gibt es Tempo 100 beziehungsweise 120. Wer also Akkukapazität, Schnellladefähigkeit und Höchstgeschwindigkeit betrachtet, sieht schnell: Ein elektrischer Autobahnkurier ist das nicht. Hierfür eignet sich tatsächlich eher der neue eSprinter. Beim Ladevolumen glänzt der Vito dafür je nach Längenversion mit maximal 6,6 Kubikmetern. Die Zuladung beträgt 950 Kilogramm dank eines zulässigen Gesamtgewichts von 3,2 Tonnen.

Anzeige

24.-25.09.2024

DER WEG IN DIE ZUKUNFT: SICHER | DIGITAL | NACHHALTIG

Gernot Döllner
Vorsitzender des Vorstands
AUDI AG

Herbert Diess
Vorsitzender des Verwaltungsrats
The Mobility House

Prof. Johan Rockström
Director of the Potsdam Institute
for Climate Impact Research (PIK)

Barbara Frenkel
Mitglied des Vorstandes
Beschaffung
Porsche AG

Dr. Jörg Rheinländer
Vorstandsmitglied
der HUK-COBURG
Versicherungsgruppe

Hagen Heubach
Global Vice President und
Leiter der Industry Business Unit
Automotive bei SAP

Thomas Müller
Vorstand
Produktentwicklung
Jaguar Land Rover

Dr. Jan Becker
CEO und Gründer
von APEX.AI

WIE BLEIBT UNSERE INDUSTRIE ZUKUNFTSFÄHIG?

An zwei Kongresstagen – mit einem Schwerpunkt zum Thema künstliche Intelligenz am 24.09.2024 – diskutieren wir mit mehr als **20 namhaften Experten und Expertinnen** aus Wissenschaft, Industrie und Start-ups die aktuellen Entwicklungen eines komplexen Transformationsprozesses und liefern spannende Insights zu folgenden Themen:

- Ist **künstliche Intelligenz die Schlüsseltechnologie** für eine klimaneutrale Zukunft?
- Welche Anreize benötigt die **Elektromobilität**?
- Revolutionieren **Big Data und KI** die Versicherungsbranche?
- Wie kann sich die deutsche Automobilindustrie gegen die **Konkurrenz aus China wehren**?
- Welche neuen Denkansätze braucht es in Entwicklung und Produktion, damit **Mobilität bezahlbar** bleibt?

Neben einem spannenden Programm mit inspirierenden Speakern, Entscheidern und Akteuren aus der Automobil- und Zuliefererindustrie, der Wirtschaft, der Politik und den Medien bleibt genügend Zeit zum persönlichen Austausch. Der Veranstaltungsort, die Business Lounge der **Allianz Arena München**, bietet hierfür den perfekten Rahmen.

Alle Informationen unter www.ams-kongress.de

* Preis inkl. MwSt. bei Buchung bis 31.07.2024, versandkostenfrei

Bei der ersten Fahrt durch urbanes Gelände fällt aber auf: Der Antritt ist tatsächlich ganz in Ordnung. Denn zu den auf dem Papier eher drögen 85 kW Leistung gesellen sich 362 Nm Drehmoment. Das Fahrwerk wirkt recht straff, die tiefliegende Batterie tut dem Fahrverhalten gut. Unterwegs probieren wir auch die verschiedenen Rekuperationsstufen aus, schaltbar an den Schaltwippen von D- über D, D+ und D++ (segeln). Eine Variante D-- für One-Pedal-Drive würden wir uns noch wünschen, genauso wie eine Rekuperation bis zum Stillstand. Als fünften Modus gibt es noch DAuto. Hier passt die Elektronik die Rekuperation anhand von Navi- und Kameradaten automatisch an.

Der Spurhalteassistent arbeitet in zwei Stufen. Die aktivere Variante (nur bei aktiviertem Abstandstempomat) ist eine echte Entlastung. Eher zwiespalten sind wir bei der ersten Stufe im normalen Fahrbetrieb. Der Assistent lässt sich nur wenig von einer gestrichelten Mittellinie beeindrucken. Er erkennt zwar zielsicher die durchgezogene Seitenlinie und lenkt aktiv gegen, um das Auto in der Spur zu halten. Doch im schlimmsten Fall reicht dieser Impuls aus, um den Wagen vom rechten Straßenrand in den Gegenverkehr zu schubsen.



Im Innenraum fällt zunächst das neue MBUX ins Auge, das nun endlich auch im mittleren Transporter von Mercedes-Benz Einzug hält. Der 10,25 Zoll zentrale Touchscreen ist ausreichend groß. Das System arbeitet, wie aus den anderen Modellen gewohnt, schnell und zuverlässig. Bedient werden beide Displays – im Kombiinstrument blickt der Fahrer auf ein 5,5-Zoll-Farbdisplay zwischen den Uhren – über das Lenkrad.

Hier kommt eine neue Version zum Einsatz mit kombinierten Druck-, Wisch-, Kipptasten. Das ist definitiv gewöhnungsbedürftig, ebenso wie die diversen Pieptöne, die auch teils ablenken, weil sie nicht klar zuzuordnen sind. Die bisherige Variante, die zum Beispiel im Sprinter zum Einsatz kam, sah eindeutige Knöpfe vor, gepaart mit zwei kleinen, aber gut bedienbaren Touchfeldern. Perfekte Kombination.

Kompakte Fahrererkabine

Eher kompakt fällt die Fahrererkabine aus. Für kurze Strecken passt das, auch wenn die Rückwand Fahrern jenseits der 1,85 Meter schnell in die Quere kommt, wenn es darum geht, den Sitz aufs letzte Prozent einzustellen. Die Frage ist auch, was das Ladekabel einstellt. In der Testwagen wandert es in den Laderaum. Einen kleinen Frunk gibt es leider nicht.

Was die Spiegel betrifft, trägt der Vito eher kleinere Öhrchen, beinahe im Pkw-Format. Eine Nummer größer könnte nicht schaden, aber man arrangiert sich damit. Vor allem, wenn das Auto wie der Testwagen den elektronischen Innenspiegel mitbringt. Gerade im geschlossenen Kasten ist dieser ein echter Segen und man fragt sich schon fast, ob es nicht Pflicht sein sollte, in solchen Fällen ein Kamerabild im Innenspiegel einzublenden. Auf jeden Fall gibt es für das Extra eine klare Kaufempfehlung.

Text: Markus Bauer | Fotos: Bauer, Mercedes-Benz

35 Minuten

**DAUERT ES
MINDESTENS,
UM DEN AKKU
WIEDER VON
10 AUF 80
PROZENT
AUFZULADEN**

TECHNISCHE DATEN

Motor	Elektromotor, Frontantrieb, AC-Laden: 11 kW, DC-Laden: 50 kW Serie, 80 kW optional, Ladezeit bis 80 %: mindestens 35 min
Batterie	60 kWh, Lithium-Ionen
Peak-Leistung	85 kW/116 PS
Drehmoment	362 Nm
Reichweite WLTP max.	319 km
Abmessungen und Gewichte	
Länge	5.140 mm
Laderaumlänge	2.830 mm
Ladevolumen max.	6,6 m ³
Nutzlast max.	950 kg
Verbrauch WLTP	26,9 kWh/100 km

STARTSEITE

Stückgut bei Rhenus



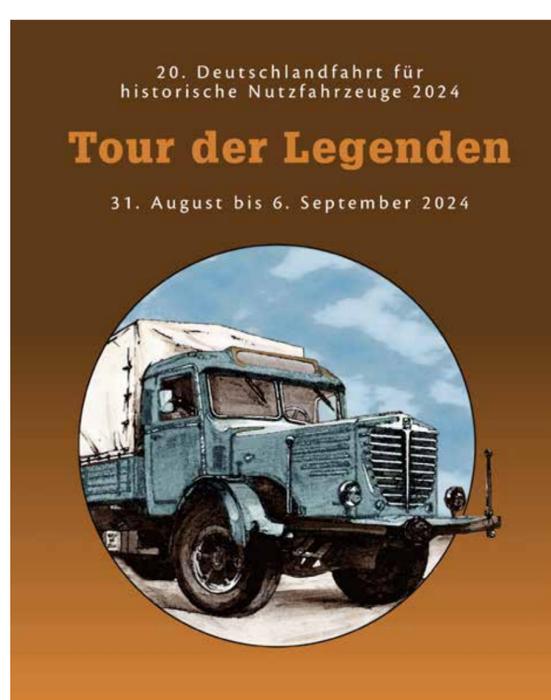
Für Profis von Profis, so lautet das Motto der trans aktuell-Symposien. Im Rahmen ihrer praxisnahen Veranstaltungsreihe bietet die Fachzeitschrift trans aktuell exklusive Symposien für die Transport- und Logistikbranche. Diese garantieren aktuelle Themen und einen hohen Praxisbezug. Das zeigt sich unter anderem daran, dass die Symposien vor Ort bei den Transport- und Logistikunternehmen stattfinden. Neben hochkarätigen Vorträgen von Branchenkennern, Best-Practice-Lösungen

und kontrovers besetzten Diskussionsrunden steht bei jeder Veranstaltung ein Blick hinter die Kulissen des jeweiligen Gastgebers auf dem Programm. Das nächste Symposium unter dem Titel „Profitabel bleiben – Wirtschaftlichkeit im Stückgutverkehr“ findet am Mittwoch, 21. August 2024, bei Rhenus Freight Logistics in Dietzenbach als Hybridveranstaltung mit wahlweiser Präsenz- oder Online-Teilnahme statt.

Mehr dazu: www.eurotransport.de/tasymposien

Erleben Sie die Faszination historischer Nutzfahrzeug-Klassiker bei der Deutschlandfahrt 2024, einer beeindruckenden Veranstaltung in Zusammenarbeit mit der Spedition Fehrenkötter, präsentiert vom ETM Verlag. Vom 31. August bis zum 6. September werden legendäre Trucks, Busse und Transporter durch Deutschland rollen, und Sie haben die Möglichkeit, diese liebevoll restaurierten Fahrzeuge in Aktion zu erleben. Die Deutschlandfahrt, unter der Schirmherrschaft des Verbands der Automobilindustrie (VDA), verspricht ein spektakuläres Event zu werden. Bewundern Sie die Eleganz vergangener Tage, wenn diese Oldtimer die Straßen durchqueren und Geschichten vergangener Transportepochen zum Leben erwecken. Die schönsten Impressionen und weitere Informationen zur Deutschlandfahrt unter:

www.eurotransport.de/deutschlandfahrt



Anzeige



5. NOVEMBER 2024

in Herzogenaurach bei

SCHAEFFLER

und im Anschluss die Verleihung
des Eco Performance Award



**INFOS UND
ANMELDUNG**

[www.eurotransport.de/
zero-emission-summit](http://www.eurotransport.de/zero-emission-summit)

**zero emission
SUMMIT**



VERANSTALTER

trans aktuell

eurotransport.de
DAS NUTZFahrZEUPORTAL

BUSINESSPARTNER

ALCOA

KRONE
Wir transportieren Zukunft

eurotransport TV



eurotransportTV liefert umfassende Informationen und interessante Inhalte für alle, die in der Transportbranche aktiv sind – angefangen beim Fahrer bis hin zum Flottenchef. Hier erhalten Sie Einblicke in alles, was sich in dieser dynamischen Branche ereignet, von aktuellen Entwicklungen bis hin zu Details zwischen Vorder- und Hinterachse. Entdecken Sie unsere Videos auf unseren Plattformen:

eurotransport.de/tv (werbefrei)

youtube.com/@FERNFAHRER

facebook.com/fernfahrer magazin

youtube.com/@Eurotransportde

facebook.com/eurotransport.de

instagram.com/fernfahrer magazin



Das WHO IS WHO Nutzfahrzeuge ist ein unverzichtbares Kompendium für Firmenkunden in der Speditions- und Logistikbranche. Das WHO IS WHO Nutzfahrzeuge 2024 verfügt auf rund 100 Seiten über die wichtigsten Informationen zu rund 800 Herstellern, Produkten und Dienstleistungen in 60 Rubriken sowie 33 Porträts namhafter Unternehmen. Damit bildet das WHO IS WHO Nutzfahrzeuge 2024 die komplette Palette der Nutzfahrzeugbranche ab und wird darüber hinaus in der Online-Version unter www.eurotransport.de/wiw regelmäßig aktualisiert. Das E-Paper steht unter www.eurotransport.de/wiwpdf zum kostenlosen Download zur Verfügung.

KONTAKT

**Der schnelle Draht bei
Fragen und Anregungen**

Redaktion

Tel. 07 11/7 84 98-31

transaktuell@etm.de

Vertrieb

Tel. 07 11/7 84 98-17

vertrieb@etm.de



STARTSEITE

Impressum

trans aktuell digital

Die digitale Ausgabe der Zeitung für Transport, Logistik und Management

Herausgeber: Matthias Rathmann

Chefredaktion trans aktuell:

Ilona Jüngst

Redaktion:

Ralf Lanzinger,
Carsten Nallinger,
Franziska Nieß

Weitere Mitarbeiter:

Markus Bauer, Julian Hoffmann, Nicole Holzerr

Grafik/Produktion:

Frank Haug (Ltg.),
Florence Frieser,
Monika Haug,
Oswin Zebrowski,
Marcus Zimmer

Sekretariat: Uta Sickel

Verlag:

EuroTransportMedia Verlags- und
Veranstaltungs-GmbH,
Das Gemeinschaftsunternehmen von Dekra, Motor
Presse Stuttgart und VF Verlagsgesellschaft

Geschäftsführer:

Bert Brandenburg und Oliver Trost

Anschrift von Verlag und Redaktion:

Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart
Tel.: 07 11/7 84 98-31, Fax: 07 11/7 84 98-59

E-Mail: transaktuell@etm.de

Internet: www.transaktuell.de

Anzeigenleitung:

Oliver Trost, Tel.: 07 11/7 84 98-10

Anzeigenmarkt:

Norbert Blucke, Tel. 07 11/7 84 98-94
E-Mail: norbert.blucke@etm.de

Vertrieb:

Bernd Steinfeldt (Ltg.),
Gerlinde Braun, Sylvia Fischer,
Tel. 07 11/7 84 98-14/-18, Fax 07 11/7 84 98-46,
E-Mail: vertrieb@etm.de

Anzeigenverwaltung:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG,
Iris Eifrig,
Tel.: 07 11/1 82-16 13
Julia Ruprecht,
Tel.: 07 11/1 82-15 48
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart

Herstellung:

Thomas Eisele

trans aktuell erscheint mit 24 Ausgaben im Jahr, davon zwölf gedruckt (Printausgaben), freitags. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht, Ersatzansprüche können nicht geltend gemacht werden. Alle Rechte vorbehalten, © by ETM Verlags- und Veranstaltungs-GmbH. Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder Zeichnungen übernimmt der Verlag keine Haftung. Die Mitglieder von DEKRA erhalten trans aktuell im Rahmen ihrer Mitgliedschaft. Einzelpreis in Deutschland 3,90 Euro. Bezugspreise jährlich direkt ab Verlag (Lieferung frei Haus): Deutschland 69,60 Euro, Schweiz 134,40 sfr, Österreich 79,20 Euro, übriges Ausland auf Anfrage. Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung einen Nachlass von 40% gegenüber dem Kauf am Kiosk. ISSN-Nummer 0947-7268

Abonnenten-/Leserservice:

trans aktuell Vertrieb,
Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart
Tel.: 07 11/7 84 98-14/-18,
Fax: 07 11/7 84 98-46,
E-Mail: vertrieb@etm.de,
Web: www.transaktuell.de/shop

Anzeigenpreisliste: Nr. 33, 2024,
Gerichtsstand Stuttgart

Ihr Kontakt zur Redaktion:

Handwerkstraße 15,
70565 Stuttgart

Tel.: 07 11/7 84 98-31

Fax: 07 11/7 84 98-59

E-Mail: transaktuell@etm.de

Internet: www.transaktuell.de

Abonnenten-/Leserservice:

trans aktuell Vertrieb,
Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart
Tel.: 07 11/7 84 98-14/-18,
Fax: 07 11/7 84 98-46,
E-Mail: vertrieb@etm.de,
Web: www.transaktuell.de/shop

**STARTSEITE**

Unterstützer von

